

INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA



**Miguel Alexandre Rosa Ribeiro**

Aspirante a Oficial de Polícia

***Sistemas de Protecção Activa e Passiva em Postos de  
Abastecimento de Combustíveis – o Papel da PSP***

Orientador:

**Professor Doutor Eduardo Viegas Ferreira**

**Dissertação Final de Mestrado Integrado em Ciências Policiais**

XXIII Curso de Formação de Oficiais de Polícia

LISBOA, 27 DE ABRIL DE 2011



**Miguel Alexandre Rosa Ribeiro**

Aspirante a Oficial de Polícia

Dissertação Final de Mestrado Integrado em Ciências Policiais

**XXIII Curso de Formação de Oficiais de Polícia**

***Sistemas de Protecção Activa e Passiva em Postos de  
Abastecimento de Combustíveis – o Papel da PSP***

Orientador:

**Eduardo Viegas Ferreira**

*Doutorado em Sociologia*

LISBOA, 27 DE ABRIL DE 2011



*A minha Família!*

*A Catarina,*

*Ho Futuro!*

## **AGRADECIMENTOS**

Este trabalho final não é mais do que o voto de toda a confiança e carinho que a minha Irmã, os meus Pais, Avós e todos os meus Familiares me dedicaram durante toda a minha vida.

Uma primeira palavra de agradecimento é, incondicionalmente, para o meu Orientador, o Senhor Professor Doutor Eduardo Viegas Ferreira, pela paciência, pelos conhecimentos transmitidos, pela confiança na minha capacidade de trabalho e por tornar este projecto possível.

A segunda palavra vai para o ISCPSI, pela formação, pelos conhecimentos, pelos valores e pela oportunidade de futuro.

Uma palavra de grande estima ao Dr. João Matos, da ANAREC, pelo apoio, pelo seu voto de confiança, empenho e perspectiva de futuro em melhorar a segurança dos postos de combustíveis do País.

Uma palavra de apreço ao Senhor Subintendente Carlos Martins, pelo incentivo, pela palavra amiga e pelo seu importante testemunho.

Ao Senhor Inspector-Chefe Miguel Gonçalves, pela atenção, pelos conhecimentos, pela consideração e testemunho essencial para este trabalho.

Ao Senhor Subcomissário Afonso e Senhor Comissário Bruno Mora, da DN/ PSP, pela disponibilidade, atenção e dados disponibilizados.

À Dr.<sup>a</sup> Inês Lopes e Dr. João Reis, da APETRO, por tornar possível o contacto das grandes redes de combustíveis; e ainda uma palavra de apreço pela disponibilidade, atenção, conhecimentos e informações transmitidas, que representam neste trabalho um importante contributo:

Ao Dr. Mário Gomes, da REPSOL;

Ao Dr. Luís Costa Silva, da BP;

Ao Dr. João Dinis Esteves, da GALP;

Ao Dr. Pedro Barbot, da CEPSA/ TOTAL;

Ao Dr. Ricardo Coimbra, da PRIO.

À Senhora Subcomissário Fiúza, pelo incentivo, pela palavra amiga, pelos conhecimentos transmitidos e valores partilhados.

Aos professores Isabel Ruivo, Horácio Ruivo e Paula Correia, pela simpatia, disponibilidade e preciosa ajuda na revisão deste trabalho.

Ao Senhor Intendente Helder Valente Dias e à Senhora Comissário Élia Chambel, pelo conselho inicial em prosseguir com este projecto.

Ao Senhor Subcomissário Cachudo e Senhor Subcomissário João Cunha, pela preciosa ajuda no início deste projecto.

Quero deixar ainda uma palavra amiga e especial ao Comando Distrital da PSP de Santarém, pelo acolhimento, convívio, amizade e informações transmitidas.

Aos meus colegas de curso, pelo convívio, amizade e valores partilhados: XXIII CFOP Sempre!

Aos meus amigos uma palavra de apreço por compreenderem a minha ausência, e por terem sempre estado presentes nos mais díspares momentos de lazer.

E, especialmente, à **Catarina**, pelo amor, pelo carinho, pela paciência, atenção e apoio incondicional com que sempre me presenteou.

A todos quanto contribuíram para que este projecto fosse possível, o meu Muito Obrigado!

*Um abraço,*

*Miguel Alexandre Rosa Ribeiro*

## RESUMO

Este trabalho representa uma ferramenta essencial, reunindo uma grande quantidade de informação no domínio da prevenção situacional em postos de abastecimento de combustíveis. A sua grande originalidade consiste em oferecer um complemento e responder às necessidades de quem opera/ labora nestes locais, fornecendo-lhe, em simultâneo, informação, formação e intervenção.

A informação crucial aqui apresentada, fruto de uma longa investigação, quer teórico-conceitual, apoiado em estudos de autores nesta matéria, quer empírica, através de dados cedidos pelas Associações e pelos Directores de Segurança das principais redes de combustíveis em Portugal, pela Polícia Judiciária e pela PSP, permite caracterizar e identificar os períodos mais susceptíveis de ocorrer um crime de roubo nestes locais, e desencadear uma resposta emergente, quer através dos sistemas de protecção activa e passiva, quer através da intervenção policial, em particular da PSP.

**Palavras-chaves:** Prevenção Situacional; Postos de Abastecimento de Combustíveis; Intervenção Policial.

## ABSTRACT

This work represents an essential tool which contains a large amount of information related to situational crime prevention in filling stations. It is an original work because it both offers a complement and answers the needs of the people who work there by supplying them with information, knowledge and the necessary skills to intervene.

The crucial information presented in this work is the result of a long theoretical research, supported by studies of well-known authors who investigated this subject, as well as the result of an empirical research based on data provided by the Security Directors of the main fuel nets in Portugal, by “Polícia Judiciária” (Criminal Investigation Police in Portugal) and “PSP” (Public Security Police) and it allows us to identify and characterize periods when a crime or a robbery is more likely to occur. Consequently, it is possible to answer more efficiently by using the active and passive protection systems or by means of police intervention, particularly by PSP.

**Keywords:** Situational Crime Prevention; Filling Stations; Police Intervention.

# ÍNDICE

<b>AGRADECIMENTOS.....</b>	<b>II</b>
<b>RESUMO .....</b>	<b>IV</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>IV</b>
<b>ÍNDICE DE GRÁFICOS .....</b>	<b>VIII</b>
<b>ÍNDICE DE TABELAS.....</b>	<b>IX</b>
<b>LISTA DE SIGLAS.....</b>	<b>X</b>
<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>1</b>
<b>I Parte.....</b>	<b>4</b>
<b>CAPÍTULO I - Do conceito de crime e prevenção.....</b>	<b>5</b>
1. O conceito de crime .....	5
2. O controlo social .....	5
2.1. O conceito de prevenção.....	6
2.1.1. A prevenção geral.....	8
2.1.2. A prevenção especial .....	8
3. O enquadramento penal.....	9
3.1. O crime de furto de combustível sem efectuar pagamento .....	9
3.2. O crime de roubo em posto de abastecimento de combustíveis .....	9
4. A prevenção situacional .....	10
4.1. Problemas adjacentes da prevenção situacional .....	12
4.2. Sistemas de protecção activa e passiva .....	13
4.3. Sistemas de protecção activa .....	14
4.3.1. Os sistemas de videovigilância .....	14
4.3.2. Os sistemas de alarmes de intrusão .....	14
4.3.3. O recurso à Segurança Privada.....	15
4.3.4. Os botões de pânico .....	15
4.4. Sistemas de protecção passiva .....	16
4.4.1. Grades e pinos exteriores .....	16

4.4.2. Cofres .....	16
4.4.3. Gaveta passa-valores.....	16
4.4.4. Terminais “outdoor” de pagamento automático.....	17
5. O papel das Empresas na prevenção do crime.....	17
6. O papel da Polícia na prevenção do crime .....	19
<b>CAPÍTULO II - Abordagens teóricas ao perfil dos autores dos crimes .....</b>	<b>21</b>
1. Contextualização.....	21
2. Teoria das subculturas delinquentes e formação de “gangs” .....	22
3. Teoria da personalidade anti-social.....	23
4. Teoria da Escolha Racional .....	25
4.1. A racionalidade do acto criminoso .....	26
<b>II PARTE .....</b>	<b>28</b>
<b>CAPÍTULO III - Metodologia.....</b>	<b>29</b>
1. Descrição metodológica da pesquisa .....	29
2. Justificação do Estudo.....	30
<b>CAPÍTULO IV - Procedimentos policiais.....</b>	<b>32</b>
1. Prevalência dos crimes contra os postos de abastecimento de combustíveis .....	32
2. A actuação policial no crime de furto de combustível sem efectuar pagamento.....	33
3. A actuação policial no crime de roubo em posto de abastecimento de combustíveis .....	34
4. Medidas de prevenção passivas .....	35
5. A plataforma do Programa Abastecimento Seguro .....	35
6. Respostas da Polícia Judiciária .....	37
<b>CAPÍTULO V - Resultados.....</b>	<b>40</b>
1. Caracterização geral dos crimes .....	40
1.1. <i>Modus Operandi</i> .....	41
1.2. Os autores dos crimes.....	43



1.3. Período da ocorrência.....	46
2. Caracterização geral dos sistemas de protecção activa e passiva .....	49
2.1. O caso particular do Programa Abastecimento Seguro .....	50
<b>CAPÍTULO VI - Discussão dos Resultados .....</b>	<b>56</b>
1. Análise e discussão dos resultados .....	56
CONCLUSÃO.....	59
BIBLIOGRAFIA .....	63
<b>ANEXOS.....</b>	<b>68</b>
Lista de anexos.....	69

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico I - Número total de crimes registados de roubo em postos de abastecimento de combustíveis em Portugal.....	32
Gráfico II - Total de postos de abastecimento de combustível aderentes ao Programa Abastecimento Seguro. ....	37
Gráfico III - Total de movimentos de processos pela Polícia Judiciária. ....	38
Gráfico IV - Número de intervenientes detidos identificados em crimes registados. ....	38
Gráfico V - Evolução do número total de crimes registados pela PSP na Área Metropolitana de Lisboa.....	40
Gráfico VI - Total de crimes por tipo de rede de combustíveis .....	41
Gráfico VII - <i>Modus Operandi</i> em Portugal Continental. ....	42
Gráfico VIII - <i>Modus Operandi</i> dos autores dos crimes entre 2005 e 2010 no COMETLIS. ....	42
Gráfico IX - <i>Modus Operandi</i> dos autores dos crimes distribuído pelas Divisões do COMETLIS. ....	43
Gráfico X - Número de intervenientes (agentes/ suspeitos) em crimes registados segundo o escalão etário, em Portugal Continental. ....	44
Gráfico XI - Número de intervenientes (agentes/ suspeitos) em crimes registados segundo o sexo, em Portugal Continental. ....	44
Gráfico XII - Número de autores entre 2005 e 2010 no COMETLIS. ....	45
Gráfico XIII - Número de autores distribuído pelas Divisões do COMETLIS.....	46
Gráfico XIV - Período horário das ocorrências.....	47
Gráfico XV - Período diário das ocorrências. ....	48
Gráfico XVI - Período mensal das ocorrências. ....	48
Gráfico XVII - Número total de postos de abastecimento com Programa Abastecimento Seguro. ....	51
Gráfico XVIII - Total de postos de abastecimento com Programa Abastecimento Seguro na Área Metropolitana de Lisboa por tipo de rede de combustíveis.....	51
Gráfico XIX - Evolução do número de crimes em postos com e sem Programa Abastecimento Seguro. ....	52
Gráfico XX - Sistemas de protecção activa e passiva em postos com Programa Abastecimento Seguro. ....	54

Gráfico XXI - Sistemas de protecção activa e passiva em postos sem Programa Abastecimento Seguro. ....	55
--	----

## **ÍNDICE DE TABELAS**

Tabela I - Plataforma do Programa Abastecimento Seguro. ....	35
Tabela II - Alarmes referentes ao Programa Abastecimento Seguro registados pela CPA na Área Metropolitana de Lisboa. ....	53

## **LISTA DE SIGLAS**

ANAREC – Associação Nacional de Revendedores de Combustíveis  
APETRO – Associação Portuguesa de Empresas Petrolíferas  
CCTV – Câmaras em Circuito fechado de TV  
CFOP – Curso de Formação de Oficiais de Polícia  
COMETLIS – Comando Metropolitano de Lisboa  
CNPD – Comissão Nacional Protecção de Dados  
CPA – Central Pública de Alarmes  
CPP – Código de Processo Penal  
CRP – Constituição da República Portuguesa  
CSPAC – Comissão para a Segurança nos Postos de Abastecimento de Combustíveis  
DGAI – Direcção-Geral da Administração Interna  
DGPJ – Direcção-Geral da Política de Justiça  
DLS – Diagnóstico Local de Segurança  
DN/ PSP – Direcção Nacional da Polícia de Segurança Pública  
FVP – Fundação Vodafone Portugal  
GNR – Guarda Nacional Republicana  
GPL – Gás de Petróleo Liquefeito  
ISCPSI – Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna  
LSI – Lei de Segurança Interna  
LOIC – Lei Organização e Investigação Criminal  
LOPSP – Lei Orgânica da Polícia de Segurança Pública  
MAI – Ministério da Administração Interna  
PSP – Polícia de Segurança Pública  
RASI – Relatório Anual de Segurança Interna  
SEI – Sistema Estratégico de Informação  
STS – Sistema Táxi Seguro

## **INTRODUÇÃO**

O longo espectro do Curso de Formação de Oficiais de Polícia (CFOP) oferece uma oportunidade única, integrando uma panóplia de conhecimentos vitais ao Oficial de Polícia. Este trabalho final reúne todo o esforço e dedicação em prol de um futuro de braços abertos para um pilar deveras importante.

A importância da segurança na sociedade contemporânea dificilmente pode ser exagerada e facilmente é espelhada logo no artigo 1.º da Constituição da República Portuguesa (CRP): “Portugal é uma República soberana, baseada na dignidade da pessoa humana e na vontade popular e empenhada na construção de uma sociedade livre, justa e solidária.” O Estado, enquanto garante da liberdade e da segurança<sup>1</sup> do seu povo, tem como tarefas fundamentais “promover o bem-estar e a qualidade de vida do povo e a igualdade real entre os portugueses, bem como a efectivação dos direitos económicos, sociais, culturais e ambientais”<sup>2</sup>. Na sociedade em que nos inserimos, o papel de todos e de cada um é essencial e contribui para que esta “difícil” missão seja garantida.

Representando o Estado e sob a tutela do Ministério da Administração Interna (MAI), a Polícia de Segurança Pública<sup>3</sup> (PSP), “força de segurança, uniformizada e armada, com natureza de serviço público e dotada de autonomia administrativa, tem por missão assegurar a legalidade democrática, garantir a segurança interna<sup>4</sup> e os direitos dos cidadãos, nos termos da Constituição e da Lei”, está no exercício das suas funções, exclusivamente, “ao serviço do interesse público”<sup>5</sup>.

Neste sentido, queremos dizer que o aprofundamento deste trabalho final tem o aliciente de permitir compreender melhor um fenómeno do quotidiano sobre o qual o leigo apenas tem, em geral, uma visão empírica.

A problemática da prevenção situacional em postos de abastecimento de combustíveis, em geral, e a importância dos sistemas de protecção activa e passiva em

---

<sup>1</sup> Salvo excepções enumeradas no artigo 27.º da Constituição da República Portuguesa (CRP), “todos têm direito à liberdade e à segurança”.

<sup>2</sup> Conforme o artigo 9.º al. d), CRP.

<sup>3</sup> Conforme o artigo 1.º da Lei nº53/ 2007, de 31 de Agosto – Lei Orgânica da PSP (LOPSP).

<sup>4</sup> O artigo 1.º nº1 da Lei nº53/ 2008, de 29 de Agosto – Lei de Segurança Interna (LSI) – define a Segurança Interna como a “actividade desenvolvida pelo Estado para garantir a ordem, a segurança e a tranquilidade públicas, proteger pessoas e bens, prevenir e reprimir a criminalidade e contribuir para assegurar o normal funcionamento das instituições democráticas, o regular exercício dos direitos, liberdades e garantias fundamentais dos cidadãos e o respeito pela legalidade democrática”.

<sup>5</sup> Conforme o artigo 269.º nº1 CRP.

postos de abastecimento de combustíveis e o papel da PSP, em particular, fazem deste fenómeno o nosso objecto de estudo.

Perante este assunto, importa reflectir que os postos de abastecimento de combustíveis são locais de grande atractividade por parte de grupos ou indivíduos, mais ou menos organizados, que procuram subtrair dinheiro e outro tipo de bens de valor das caixas, nos terminais Multibanco, noutros locais das lojas de conveniência ou mesmo aos clientes e funcionários presentes. Por se tratar de locais onde são transaccionadas elevadas quantias monetárias e onde circula um grande número de pessoas e viaturas, é necessário um diverso leque de mecanismos de segurança que possibilite uma gestão desses locais em segurança. É este o nosso ponto de referência.

Através do planeamento e da implementação de sistemas de protecção activa ou passiva nos postos de abastecimento de combustíveis, que devem ser articulados com a PSP ou por esta aconselhados/ orientados, pretende-se garantir uma maior segurança dos funcionários, gerentes, proprietários e clientes, bem como a salvaguarda do património destes e dos postos, na medida em que se podem prevenir crimes de roubo, de ofensa à integridade física, de furto, de dano, e, em casos mais graves, de homicídio ou sequestro.

O presente trabalho tem os seguintes objectivos:

- a) identificar a prevalência do crime de roubo em postos de abastecimento de combustíveis na Área Metropolitana de Lisboa;
- b) descrever as características/ “perfis” dos autores de crimes em postos de abastecimento de combustíveis na Área Metropolitana de Lisboa, bem como os seus *modus operandi*;
- c) identificar e caracterizar o tipo de sistemas de protecção activa e passiva existentes em postos de abastecimento de combustíveis na Área Metropolitana de Lisboa;
- d) avaliar a prevalência de crimes antes e depois da instalação do Programa Abastecimento Seguro;
- e) descrever o processo de planeamento e de implementação dos sistemas de protecção e a sua articulação com as autoridades (PSP)/ Programa Abastecimento Seguro.

Para atingir os objectivos supra mencionados, foi desenvolvido ao longo deste trabalho uma longa pesquisa, quer bibliográfica, quer documental e testemunhal.

A primeira parte do trabalho, capítulos I e II, apresentar-se-á, maioritariamente, teórico-conceptual, resultado de uma pesquisa e recolha bibliográfica, essencialmente em língua estrangeira<sup>6</sup>, apoiando-se em estudos de autores como Albert Cohen, Richard Cloward, Lloyd Ohlin, David Farrington, Raymond Gassin, Ronald Clarke e Maurice Cusson, caracterizando o conceito de crime em primeiro lugar, passando pela posição do campo da prevenção, enquadramento dos crimes de furto de combustível sem efectuar pagamento e do crime de roubo em posto de abastecimento de combustíveis, bem como, a enumeração e caracterização de diferentes sistemas de protecção activa e passiva que podem ser encontrados nestes locais, às teorias explicativas da tomada de decisão dos potenciais autores do crime de roubo em postos de abastecimento de combustíveis. Contudo, no capítulo II, não se procurou abordar as teorias de forma exaustiva, mas sim, contemplar alguns estudos que possam servir de base para a compreensão deste fenómeno criminal.

A segunda parte do trabalho, capítulo III, IV, V e VI, corresponderá à abordagem prática, essencialmente empírica, traduzida num estudo do crime de roubo em posto de abastecimento de combustíveis na Área Metropolitana de Lisboa. O capítulo IV dispõe as actuações policiais, quer da PSP, aquando de um crime de furto de combustível sem efectuar pagamento e do crime de roubo nestes locais, quer do consequente papel da Polícia Judiciária, a quem compete a investigação. Neste capítulo e nos capítulos V e VI são utilizados uma panóplia de dados estatísticos (informação quantitativa), disponibilizados pela Direcção-Geral da Política de Justiça (DGPJ), cedidos gentilmente pela Direcção Nacional da PSP (DN/ PSP), pela Associação Nacional de Revendedores de Combustíveis (ANAREC) e principais redes de combustíveis (GALP, BP, REPSOL e CEPSA/ TOTAL), simultaneamente com dados das entrevistas (informação qualitativa) dos Directores de Segurança das redes de combustíveis anteriormente enunciadas e do testemunho da Polícia Judiciária e da PSP, sobre a eficácia dos sistemas de protecção activa e passiva e o consequente papel da PSP. Através da construção de gráficos é caracterizado o crime de roubo em posto de abastecimento de combustíveis, entre os anos 2005 e 2010, juntamente com a avaliação da prevalência dos sistemas de protecção activa e passiva, em geral, e do Programa Abastecimento Seguro, em particular, dando lugar a um estudo imprescindível no combate aos fenómenos criminais em postos de abastecimento de combustíveis.

---

<sup>6</sup> Tradução da responsabilidade do autor.

# I PARTE





**“Mais vale prevenir que remediar.”**

Provérbio popular

## **CAPÍTULO I**

### **Do conceito de crime e prevenção**

#### **1. O conceito de crime**

Uma visão indispensável do que se entende por crime é dada, em primeiro lugar, pelo Código de Processo Penal (CPP), descrevendo-o como “o conjunto de pressupostos de que depende a aplicação ao agente de uma pena ou de uma medida de segurança criminais”. Nesta perspectiva, Cusson (2007:109) difunde que o crime, “objecto central da criminologia, não é apenas uma infracção; é também um acto voluntário”; contudo, a noção de crime pode ser, ainda, retomada sob outras designações: delito, desviância, delinquência ou infracção.

Durkheim (citado por Cusson, 2007:16-17) escreveu: “designamos por crime todo o acto punido e fazemos do crime o objecto de uma ciência especial, a criminologia”. Do mesmo modo, Picca (citado por Cusson, 2007:17) entende por crime “todo o acto previsto como tal pela lei, dando lugar à aplicação de uma pena por parte da autoridade superior”. Já para Gassin (citado por Cusson, 2007:24), “a noção de crime subentende um desequilíbrio evidente entre agressor e vítima”. Outrossim, Cusson (2007:25) conclui que:

As noções de crime e de gravidade que emergem da interacção social, e que os legisladores e juristas podem descobrir através da observação, parecem preencher duas funções: a segurança interna e um justo equilíbrio das relações interpessoais. O conceito de crime serve para censurar ofensas intencionais à segurança e à justiça nas relações sociais.

O crime é um acto, e não apenas uma tendência, que só pode ser explicado através da interacção entre a disposição (motivação criminal) e a situação que proporciona a oportunidade para que o crime ocorra (Clarke, 2008c).

#### **2. O controlo social**

O controlo social, para Cusson (2007:195), designa “os esforços de todos para manter a delinquência dentro de limites suportáveis”, ou seja, é entendido como o “conjunto de meios implementados pelos membros de uma sociedade com o objectivo

específico de conter ou reduzir o número e a gravidade dos delitos” (2007:195). Para Cusson, o controlo social engloba “medidas preventivas e repressivas, acções privadas e públicas, meios persuasivos e dissuasores” (2007:197).

Outrossim, a luta contra o crime não é só da responsabilidade das forças da ordem, da instituição judiciária e da política criminal definida pelo Estado; como refere Cusson (2007), é uma luta de todos nós, sendo a repressão, pelo seu carácter penal, reactivo e público, o elo concebido para neutralizar, dissuadir ou reinserir os delinquentes, através da sua detecção, detenção, acusação, condenação e sanção penal (multa, prisão, trabalho de interesse geral).

Por sua vez, o efeito de intimidação das sanções penais pode tomar a forma de prevenção especial ou de prevenção geral. O Estado, através das sanções, “afirma o seu poder sobre os delinquentes e simultaneamente demarca os limites do que é permitido numa sociedade” (Kuhn & Agra, 2010:78). Segundo Kuhn e Agra (2010:77),

A sanção serve para purificar a alma manchada pela prática de uma infracção. Por outras palavras, e tendo por base a ideia de que a violação de uma regra social causa prejuízo à sociedade no seu conjunto, esta deverá infligir-lhe um mal de intensidade idêntica à do dano causado. Assim, poderá ser restabelecido um certo equilíbrio.

No entanto, estes autores afirmam que “uma coisa é certa: a severidade das penas não permite por si só prevenir a criminalidade, pelo que de nada serve querermos hoje em dia aumentar a severidade do sistema penal” (Kuhn & Agra, 2010:76); de facto, segundo Cusson (2007), existe uma função da pena que é mais importante do que a reinserção ou a neutralização e é a dissuasão que assume esse papel.

## **2.1. O conceito de prevenção**

A boa vontade e a dedicação não são suficientes para a redução da criminalidade. Quando a repressão também não é suficiente, a opção é a prevenção. A prevenção é vista como uma arte, que deve ser entendida como uma actividade submetida a um conjunto de regras, para ser concluída com êxito. De certa forma, somos tentados a interrogar-nos sobre o porquê de a prevenção, ainda, não ser suficiente para reduzir definitivamente determinado tipo específico de criminalidade (Gassin, 1994).

Todas as técnicas de prevenção são igualmente relevantes. A prevenção é vista como uma verdadeira maneira de reduzir a criminalidade, onde o resultado de uma acção é a consequência final da mesma. As acções criminosas não são sempre as mesmas,

principalmente porque as funções da personalidade e da situação variam consideravelmente, mas as medidas de prevenção tornam mais difícil a idealização e a execução do crime.

Para Gassin (1994), a especificidade do crime resulta numa caracterização que afecta cada um dos três elementos do acto humano, nomeadamente, as motivações, os meios utilizados e os resultados obtidos. Os custos para a execução do crime e a relação com os benefícios que o criminoso pode obter com a sua execução são, para este autor, as motivações suficientes para ter um comportamento criminal. Assim, aquando do conhecimento da existência de elevadas quantias monetárias transaccionadas nos postos de abastecimento de combustíveis<sup>7</sup>, e partindo de uma acção consciente e intencional, o criminoso opta por um comportamento que tende para fins ou objectivos e para o que necessita de meios humanos e materiais.

A sabedoria popular sustenta que a prevenção da criminalidade precisa ser fundamentada num conhecimento aprofundado dos factos dos crimes (Clarke, 2003b), assentando em pilares ou estratégias de segurança “pensados” para reduzir as oportunidades da ocorrência do crime e das suas consequências.

Deste modo, os sistemas de protecção activa e passiva apresentam-se como a defesa e imposição de medidas situacionais pensadas para reduzir o crime. Estes sistemas de protecção funcionam em conjunto de forma eficaz e instantânea para proteger os bens e as pessoas, através dos seus componentes e equipamentos. A base do sistema de protecção passiva é a própria estrutura do posto de abastecimento de combustíveis, complementada pela área circundante. A edificação do posto deve ser reforçada por sistemas de protecção activa, especialmente concebidos para proteger os bens e as pessoas em caso de assalto, permitindo accionar os meios de emergência, nomeadamente, os sistemas de videovigilância, alarmes de intrusão, botões de pânico (Programa Abastecimento Seguro) e prever o recurso a elementos de segurança privada. Em complemento a estes sistemas, existem os sistemas de protecção passiva, nomeadamente, os cofres, as grades, os passavalores, as sangrias e os terminais “outdoor” de pagamento automático. Este conjunto de

---

<sup>7</sup> O artigo 3.º, al. h) do Decreto-Lei nº 267/ 2002, de 26 de Novembro dispõe que os postos de abastecimento de combustíveis são “instalações destinadas ao abastecimento, para consumo próprio, público ou cooperativo, de gasolinas, gasóleos e GPL, para veículos rodoviários, correspondendo-lhe a área do local onde se inserem as unidades de abastecimento, os respectivos reservatórios, as zonas de segurança e de protecção, bem como os edifícios integrados e as vias necessárias à circulação dos veículos rodoviários a abastecer. Por extensão, incluem-se nesta definição as instalações semelhantes destinadas ao abastecimento de embarcações e aeronaves”.

sistemas de protecção forma uma plataforma única com o simples objectivo de reduzir e eliminar os crimes nestes locais.

### **2.1.1. A prevenção geral**

Kuhn e Agra (2010:72-73) argumentam que,

No que diz respeito à prevenção geral, esta depende principalmente da severidade e da certeza da pena. Certeza no sentido em que é necessário fazer com que os potenciais delinquentes percebam que, de facto, correm um grande risco de serem apanhados e condenados (...) de nada vale a pena ser muito severa se o potencial infractor estiver convencido de que não corre qualquer risco de ser detido. Ele não hesitará, pois, em praticar o crime que tem em vista.

Para estes autores, o próprio “conhecimento da sanção penal pode igualmente dissuadir potenciais autores (ou seja, cada um de nós) de cometer essa infracção” (2010:79). Da mesma opinião partilha Cusson (2007), afirmando que o efeito das penas se aplica àqueles que estariam tentados a seguir o exemplo daquele que foi condenado, mas que estes “inibem-se de passar ao acto por medo de sofrerem, eles próprios, um castigo semelhante” (2007:212).

### **2.1.2. A prevenção especial**

No que diz respeito à prevenção especial, Kuhn e Agra adiantam que esta “é geralmente avaliada pela taxa de reincidência<sup>8</sup> após a condenação” (2010:75), ou seja, pela “intimidação da pena sobre o próprio delinquente que foi objecto de punição” (Cusson, 2007:213).

Kuhn e Agra (2010:72) afirmam que “a celeridade com que uma sanção é aplicada após a prática de infracção e a severidade são igualmente importantes”, e que, “quanto mais rapidamente for aplicada uma pena, mais depressa o condenado percebe a razão da sua punição”, mas que, “infelizmente, os inquéritos penais são em regra complicados e muito demorados, não permitindo que o juiz pronuncie rapidamente a decisão”.

Para Kuhn e Agra (2010:79), “a intimidação constitui mais uma função útil da pena”. No entanto, o efeito dissuasor pode ser exercido “em duas categorias de pessoa: os delinquentes condenados e a população em geral” e, “ao infligir uma sanção a um delinquente, o juiz prevê que esta o faça tomar consciência da gravidade do seu acto, tirando-lhe toda a vontade de recomeçar” (2010:79).

---

<sup>8</sup> Sobre a reincidência, *vide* artigo 75.º do Código Penal Português.

Para Cusson (2007:217), a sanção penal apenas persuade “as pessoas razoáveis, previdentes e justas”. Ao invés, o recurso a medidas situacionais consistentes no controlo dos crimes difunde uma mensagem “clara, imediata e concreta” (2007:217).

Os dois tipos de crime que serão enquadrados, de seguida, neste trabalho serão os crimes de furto de combustível sem efectuar pagamento e o crime de roubo em posto de abastecimento de combustíveis.

### **3. O enquadramento penal**

#### **3.1. O crime de furto de combustível sem efectuar pagamento**

Integra o crime de furto de combustível sem efectuar pagamento a conduta do infractor que conduz um veículo até junto de um posto de abastecimento de combustível, diz ao empregado para abastecer certa importância de combustível, ou, até mesmo ele próprio o faz, e, quando já foi colocado o combustível no depósito do veículo e neste aplicado o respectivo tampão, se afasta com o veículo, pondo-se em fuga, com intenção de se apropriar do dito combustível sem pagar o seu preço.

O Código Penal não tipifica este tipo específico de furto; contudo, o mesmo pode ser enquadrado no crime de furto previsto no artigo 203.º daquele Código. Por se tratar de um crime semi-público, é necessária denúncia às autoridades para que o Ministério Público tenha o dever de instaurar procedimento criminal. Para comprovar isto mesmo, transcrevemos o artigo 203.º do Código Penal.

Código Penal  
Artigo 203.º

**Furto**

1 – Quem, com ilegítima intenção de apropriação para si ou para outra pessoa, subtrair coisa móvel alheia, é punido com pena de prisão até três anos ou com pena de multa.

2 – A tentativa é punível.

3 – O procedimento criminal depende de queixa.

#### **3.2. O crime de roubo em posto de abastecimento de combustíveis**

O crime de roubo em postos de abastecimento de combustíveis não está tipificado especificamente no Código Penal; contudo, o mesmo é enquadrado no crime de roubo previsto no artigo 210.º deste Código.

Por se tratar de um crime público, qualquer pessoa o pode denunciar às autoridades, sendo essa denúncia suficiente para que o Ministério Público dê início ao processo, abrindo o inquérito. Para comprovar isto mesmo, transcrevemos o artigo 210.º do Código Penal.

Código Penal

Artigo 210.º

**Roubo**

1 – Quem, com ilegítima intenção de apropriação para si ou para outra pessoa, subtrair, ou constranger a que lhe seja entregue, coisa móvel alheia, por meio de violência contra uma pessoa, de ameaça com perigo iminente para a vida ou para a integridade física, ou pondo-a na impossibilidade de resistir, é punido com pena de prisão de um a oito anos.

2 – A pena é a de prisão de três a quinze anos se:

a) Qualquer dos agentes produzir perigo para a vida da vítima ou lhe infligir, pelo menos por negligência, ofensa à integridade física grave; ou

b) Se verificarem, singular ou cumulativamente, quaisquer requisitos referidos nos nºs 1 e 2 do artigo 204.º, sendo correspondentemente aplicável o disposto no nº 4 do mesmo artigo.

3 – Se do facto resultar a morte de outra pessoa, o agente é punido com pena de prisão de oito a dezasseis anos.

#### **4. A prevenção situacional**

Segundo Cusson (2007:204), “a prevenção situacional inscreve-se na lógica da criminologia do acto e da escolha racional. Propõe-se influenciar as decisões que um actor dotado de razão está prestes a tomar”.

A prevenção situacional afasta-se radicalmente da maioria da criminalidade na sua orientação. Partindo de uma análise das circunstâncias que dão origem a tipos específicos de crime, este tipo de prevenção introduz uma discreta gestão e mudanças no ambiente para reduzir as oportunidades de ocorrência desses crimes. Assim, a prevenção situacional é focada nos aspectos do crime, em vez de se focar sobre as pessoas que cometem os actos criminosos, de modo a evitar a ocorrência do crime, ao invés de detectar e punir os infractores (Clarke, 1992a).

Como meio muito prático e eficaz de reduzir os problemas de um determinado crime específico, a prevenção situacional pretende, essencialmente, alterar os determinantes da situação de modo a tornar o crime menos provável de acontecer (Clarke, 2008c). Um projecto de prevenção situacional só terá sucesso quando estiver focado numa categoria específica do crime (Clarke, 2008c), pois, “conhecendo melhor, em cada caso, os objectivos dos delinquentes, as dificuldades que encontram e os riscos a que se expõem, torna-se mais fácil imaginar estratégias preventivas adequadas” (Cusson, 2007:208).

Ligada à noção de protecção está a noção de prevenção situacional; quando falamos em protecção, referimo-nos aos meios que temos à nossa disposição e com os quais podemos contar para proteger os nossos bens ou a nós próprios. Desde sempre existiram

formas espontâneas e intuitivas de protecção situacional. Nas palavras de Cusson (2007:205), já “os nossos antepassados construíam muros em torno das casas ou das aldeias; colocavam trancas nas portas, tinham cães de guarda e viajavam armados ou com escolta. Ainda hoje, a autoprotecção faz parte integrante dos nossos hábitos quotidianos”.

A prevenção situacional visa eliminar os problemas existentes, criar condições desfavoráveis ao crime (Clarke, 2008c) e reduzir as possibilidades de crime ou aumentar as hipóteses de detecção do criminoso (Clarke, 2003b).

De um modo geral, um projecto de prevenção situacional é mais eficaz quando se adopta um pacote de medidas, onde cada uma delas é dirigida para um determinado ponto do processo da prática do crime (Clarke, 2008c); assim, “um delinquente, por pouco racional que seja, renunciará a passar ao acto se calcular que os ganhos esperados não valem o esforço e o risco” (Cusson, 2007:205). Lombroso (citado por Cusson, 2007:206) recorda que:

A criminologia foi longamente dominada pela ideia de que a fonte exclusiva do crime está nas pulsões e impulsos do seu autor. Era sobre este que incidia a intervenção. Esta problemática regressa quando os criminólogos passam a considerar as situações pré-criminais (...) pensam o crime em termos inovadores e definem um novo objecto: não mais o criminoso e o seu meio social, mas os dados imediatos das situações que determinam as escolhas daquele no calor da acção. As realidades a observar e a analisar são, portanto, completamente outras: o espaço, o tempo, a iluminação, o acesso, a vigilância, a tecnologia.

As situações pré-criminais revelam o “conjunto de circunstâncias exteriores que precedem e envolvem a perpetuação do delito, tornando-o mais ou menos realizável, mais ou menos vantajoso, mais ou menos arriscado” (Cusson, 2007:208). Segundo esta perspectiva, Cusson (2007:208) adianta que, “uma situação é pré-criminal ao estruturar a escolha do delinquente, incitando-o ou dissuadindo-o de cometer um dado delito”.

Cusson (2007) aponta que a prevenção situacional vai inspirar-se, ainda, em conhecimentos sobre diversos tipos de delitos e na vitimologia, onde vai buscar, sobretudo, os conhecimentos sobre os riscos da vitimização.

Atendendo à noção de prevenção situacional apontada por Cusson (2007), este mesmo autor lembra que o objectivo da prevenção situacional é impedir a passagem ao acto através da alteração das circunstâncias particulares em que os delitos da mesma natureza são cometidos ou poderiam sê-lo. Mas Cusson (2007:209-210) adverte:

Faz, no entanto, parte da natureza de prevenção situacional proteger pessoas e bens de modo circunscrito, imperfeito e desigual. Não podendo alargar a sua acção a todo o espaço social, é inevitável que deixe zonas expostas, aos vândalos e aos agressores. E sempre haverá malfeitores prontos a explorarem as falhas deste tipo de prevenção.

Em jeito de conclusão, Cusson (2007:109) refere que, “toda a acção humana, deve, em princípio, proceder de uma escolha, perseguir um objectivo, constituir uma tentativa de adaptação ou de solução de um problema”.

A prevenção situacional é no entanto criticada por não impedir o crime, mas simplesmente “deslocar”, isto é, mover o crime para outro lugar ou mudar a sua forma. A redução do crime é negada pelo deslocamento (os infractores voltam a sua atenção para outros lugares, vezes e objectivos, utilizando métodos diferentes ou praticando crimes diferentes) ou pela escalada (os infractores recorrem a métodos mais prejudiciais para atingir os seus fins). Os infractores adaptam-se à população e procuram novas oportunidades para cometer os crimes (Clarke, 2008c).

#### **4.1. Problemas adjacentes da prevenção situacional**

Para Clarke (2008c), a oportunidade é subsidiária da motivação e é uma importante causa do crime. Quantas mais oportunidades de crime existirem, mais crime haverá.

Estes autores adiantam que as situações fornecem mais do que “oportunidades” para o crime, fornecem também tentações, estímulos e provocações. As pessoas cometem crimes porque julgam que isso lhes trará algum benefício. O benefício nem sempre é financeiro, podendo também revestir as formas de excitação, sexo, poder, álcool ou substâncias psicotrópicas, vingança, reconhecimento, lealdade, amor, ou qualquer outra ambição.

A ausência de medidas de prevenção situacional cria oportunidades de crime: “o assaltante armado, ao seleccionar o alvo a atacar, não procura de modo sistemático o estabelecimento comercial que, à partida, lhe proporcionaria o maior ganho com o menor risco (...) fixa-se no primeiro que não esteja cheio de gente” (Cusson, 2007:114).

Contudo, os principais limites da prevenção situacional são conhecidos: o deslocamento e a escalada.

Confrontados com uma medida eficaz de protecção de um alvo ou de um local, os ladrões elegem outro alvo, mudam de território ou de tática. A operação é, então, seguida de um aumento de delitos que recaem sobre outras vítimas, ou sobre as mesmas, mas por outros meios (Cusson, 2007:208-209).

Para Clarke e Cornish (citados por McLaughlin & Muncie, 2001), os possíveis efeitos do deslocamento podem ser temporais (ocorrência do crime num horário diferente), táticos (realização do crime com auxílio a meios mais sofisticados), com outro destino (o



movimento do crime para alvos diferentes), ou com alteração do espaço (movimento do crime para outros lugares diferentes).

Associado ao problema do deslocamento está, por vezes, o problema da escalada. Os criminosos, perante uma protecção mais “apertada” dos alvos que tinham intenção de assaltar, vêem-se obrigados a recorrer a meios mais sofisticados para a realização do crime, assistindo-se a uma evolução das armas e dos meios utilizados na execução do acto.

Consultando o gráfico VII, no capítulo V, pode verificar-se um aumento do número de crimes de roubo em postos de abastecimento de combustíveis, particularmente, com arma de fogo e com recurso a arma branca, diminuindo o recurso à força física. Assiste-se, assim, a um problema de escalada em termos dos recursos que são utilizados aquando dos roubos, como forma dos criminosos conseguirem os seus objectivos.

#### **4.2. Sistemas de Protecção Activa e Passiva**

Os sistemas de protecção activa e passiva funcionam em conjunto de forma eficaz e instantânea com o objectivo de proteger os bens e as pessoas, através dos seus componentes e equipamentos.

No caso dos postos de combustíveis, a própria edificação destes locais (a estrutura física do posto de abastecimento de combustíveis condiciona o seu acesso) define os **sistemas de protecção passiva**<sup>9</sup> que são necessários a estes, nomeadamente, a instalação de cofres, gradeamentos, pinos exteriores e sistemas “outdoor” de pagamento automático. Contudo, estes sistemas de protecção passiva devem ser reforçados por **sistemas de protecção activa**<sup>10</sup>, especialmente concebidos para proteger os bens e as pessoas em caso de assalto, accionando os meios de emergência, nomeadamente, câmaras de videovigilância, alarmes de intrusão, botões de pânico e sistemas ligados às centrais públicas de alarmes da PSP (o caso particular do Programa Abastecimento Seguro).

Todo este conjunto de componentes e equipamentos formam uma plataforma defensiva contra a maioria das ilicitudes. No entanto, é necessário ter ainda em consideração uma panóplia de medidas de prevenção a adoptar antes, durante e após um assalto (roubo/ furto)<sup>11</sup>.

---

<sup>9</sup> Entenda-se, por sistemas de protecção passiva, os sistemas que, depois de estarem instalados, por si só actuam enquanto protecção, não necessitando de ser activados por ninguém.

<sup>10</sup> Entenda-se, por sistemas de protecção activa, os sistemas que, necessitam que algo ou alguém os active para que eles possam actuar.

<sup>11</sup> Vide anexo XX – Medidas de Prevenção Passiva em caso de assalto.

### **4.3. Sistemas de protecção activa**

#### **4.3.1. Os sistemas de videovigilância**

Através de câmaras de videovigilância<sup>12</sup>, é possível aos operadores/ funcionários dos postos de abastecimento de combustíveis controlar os ilhéus de abastecimento, a entrada nos abrigos<sup>13</sup>, o interior dos abrigos e os demais lugares no posto. A própria ideia de que o local está a ser vigiado/ controlado<sup>14</sup> inibe os potenciais autores de actuarem “de cara destapada”.

A aposição de câmaras em locais estratégicos do posto permite prevenir e controlar os actos ilícitos nestes locais, especialmente, os furtos de combustível com fuga sem efectuar o pagamento, gravando imagens do veículo utilizado no abastecimento com fuga, e em casos de roubo, o possível veículo e os seus autores (antes, durante e após o assalto). No entanto, estas imagens tornam-se infrutíferas quando os autores do crime actuam “encapuçados” e os veículos utilizados são furtados/ roubados e/ ou a matrícula do veículo não corresponde às características deste.

#### **4.3.2. Os sistemas de alarmes de intrusão**

Os alarmes contra roubo ou intrusão, com ou sem sirene exterior, encontram-se regulamentados pelo Decreto-Lei nº 297/ 99, de 4 de Agosto e pela Portaria nº 135/ 99, de 26 de Fevereiro, onde se pretende compatibilizar a existência de centrais públicas de alarme geridas pelas forças de segurança com a existência de centrais privadas de alarmes geridas por entidades de segurança privada<sup>15</sup>.

A Portaria nº 135/ 99, de 26 de Fevereiro dispõe, no seu ponto nº1, que as centrais de recepção e monitorização de alarmes e os sistemas de segurança constituem meios técnicos auxiliares da actividade de segurança privada e visam aumentar a segurança de pessoas e bens, prevenindo e alertando para a prática de crimes contra pessoas e bens<sup>16</sup>.

---

<sup>12</sup> Os sistemas de videovigilância têm obrigatoriamente que ser registados na Comissão Nacional de Protecção de Dados (CNPd).

<sup>13</sup> Entenda-se por abrigos as edificações onde estão os operadores/ funcionários a receber os pagamentos, assim como o interior das lojas de conveniência.

<sup>14</sup> O uso deste sistema implica que seja afixado em local bem visível que o sistema de videovigilância está implementado no local (artigo 13.º do Decreto-lei nº35/ 2004, de 21 de Fevereiro).

<sup>15</sup> Todos os sistemas de alarmes de detecção de intrusão, com sirene exterior, que estejam ligados a centrais privadas de alarmes geridas por entidades de segurança privada ou pelos próprios proprietários estão sujeitos às disposições do ponto 13.º da Portaria nº 135/ 99, de 26 de Fevereiro.

<sup>16</sup> A utilização por particulares de alarmes contra roubo ou intrusão foi regulado pela primeira vez pelo Decreto-Lei nº 465/ 85, de 5 de Novembro. Posteriormente, a utilização das centrais públicas de alarmes

As ligações às centrais públicas de alarme destinam-se, prioritariamente, a ser utilizadas por instituições públicas e privadas que, por força de disposição legal específica, sejam obrigadas a dispor de dispositivos de alarme ligados a estas<sup>17</sup>. Podem ainda estar ligados equipamentos de segurança contra roubo ou intrusão que possuam ou não sistemas sonoros de alarme instalados em edifícios ou imóveis de qualquer natureza<sup>18</sup>. Mesmo no caso em que os alarmes não se encontrem ligados a lado nenhum, também deles deverá ser dado conhecimento às autoridades policiais da área.

#### **4.3.3. O recurso à Segurança Privada**

A actividade de segurança privada tem vindo a assumir uma inegável importância em Portugal, quer na protecção de pessoas e bens quer na prevenção e dissuasão da prática de actos ilícitos. A sua actuação tem em vista a prossecução do interesse público e a complementaridade e a subsidiariedade face às competências desempenhadas pelas forças e serviços de segurança. O Decreto-Lei nº 35/ 2004, no seu artigo 1.º, nº 3, alíneas a) e b), define a actividade de segurança privada como a “prestação de serviços a terceiros por entidades privadas com vista à protecção de pessoas e bens, bem como à prevenção da prática de crimes”.

Os elementos afectos à segurança privada são contratados pelas entidades gestoras dos postos, especialmente para os períodos mais sensíveis (período nocturno e períodos diurnos em que existe uma maior afluência de pessoas e veículos). Esta medida permite aos clientes e funcionários “sentir um maior nível de segurança” nos postos de abastecimento de combustíveis devido à presença e controlo daqueles elementos.

#### **4.3.4. Os botões de pânico**

Este sistema estabelece uma ligação directa a uma central privada ou à central pública de alarmes. Ao ser activado o alarme, através da pressão num botão de pânico (fixo ou móvel), é desencadeada uma resposta direccionada para a força policial da área. A aposta numa resposta policial mais célere passa por ser a solução, quando o pedido de auxílio é momentâneo e não é possível ao operador/ funcionário ser socorrido de outra

---

por particulares, bem como a instalação e utilização dos dispositivos de alarme em conexão com a Polícia de Segurança Pública, foi regulada e disciplinada pelo Decreto-Lei nº 4/ 87, de 5 de Janeiro.

<sup>17</sup> Conforme o artigo 2.º do Decreto-Lei nº 297/ 99 de 4 de Agosto.

<sup>18</sup> Conforme o artigo 1.º do Decreto-Lei nº 297/ 99 de 4 de Agosto.

forma. O Programa Abastecimento Seguro (desenvolvido no capítulo IV) é um exemplo deste tipo de sistema.

#### **4.4. Sistemas de protecção passiva**

##### **4.4.1. Grades e pinos exteriores**

As grades de segurança garantem uma aplicação protectora para portas, janelas ou montras com o objectivo de evitar a intrusão no interior do posto de abastecimento e a consequente danificação do mesmo.

A fixação de pinos no solo com determinado nível de robustez permite ampliar o perímetro de segurança em torno do posto de abastecimento. Estes pinos exteriores constituem uma barreira física com o propósito de evitar, particularmente, os assaltos com recurso a veículos para partir e arrombar o posto de modo a introduzirem-se criminosos no seu interior ou a retirar os terminais Multibanco ou os cofres ali instalados.

##### **4.4.2. Cofres**

Para evitar grandes quantias monetárias em caixa, especialmente em numerário, implementou-se e generalizou-se pela maioria dos postos de abastecimento de combustíveis a gestão do dinheiro em caixa recorrendo a sangrias. As redes de combustíveis adoptaram este procedimento e determinaram aos funcionários/ operadores que, sempre que o dinheiro em caixa ultrapasse determinado montante, devem os mesmos retirar o dinheiro para o cofre e deixar um montante mínimo para os movimentos normais de caixa<sup>19</sup> (sangrias).

##### **4.4.3. Gaveta passa-valores**

Este modo de efectuar o pagamento é um sistema utilizado, sobretudo, no período nocturno. Por se tratar de um período horário mais sensível, onde, normalmente, só há um funcionário no posto de abastecimento, a entidade gestora do posto opta por recorrer a este mecanismo como forma mais segura de receber os pagamentos. Como o posto está fechado<sup>20</sup>, o funcionário controla os abastecimentos e vende outros produtos (de pequena

---

<sup>19</sup> Quantia monetária inferior a duzentos (200) Euros.

<sup>20</sup> Entenda-se por fechado, neste caso, o fecho das portas de acesso ao abrigo do posto, o qual, contudo, se encontra a laborar.

dimensão, como, por exemplo, tabaco ou pastilhas) pela gaveta passa-valores, sendo-lhe ainda permitido gerir de modo mais eficaz o dinheiro em caixa (sangrias).

#### **4.4.4. Terminais “outdoor” de pagamento automático**

Os terminais “outdoor” de pagamento automático, vulgarmente designados por “ATM de Combustíveis”, apresentam um grande leque de vantagens face ao seu uso. O pagamento com recurso a cartão Multibanco evita a existência de elevadas quantias monetárias em caixa e previne, conseqüentemente, os crimes de roubo e de furto de combustível sem efectuar o respectivo pagamento, pois é necessária uma prévia autorização bancária para proceder ao abastecimento do veículo.

O funcionamento destes terminais é uma mais-valia durante o período nocturno, possibilitando aos clientes abastecer os seus veículos a qualquer hora neste período, sem a necessidade da presença de um funcionário.

### **5. O papel das Empresas na prevenção do crime**

Na prevenção do crime, o papel de todos e de cada um é fundamental. Deste modo, as empresas assumem um papel de destaque no combate à criminalidade, cuja iniciativa própria permite desencadear esforços na construção de defesas, garantindo, assim, a segurança da sua actividade laboral.

As empresas fazem parte da comunidade e os crimes cometidos contra as mesmas não as afectam somente a elas. A violência no local de trabalho afecta directamente os trabalhadores e as suas famílias. Perdas financeiras têm um impacto directo nos empregos e os custos são imputados aos clientes (DGAI, 2009:73).

O Manual de Diagnósticos de Segurança refere no que concerne às empresas, estas estão “envolvidas de diferentes formas com a criminalidade e a sua prevenção. Poderão ser vítimas da criminalidade, podem facilitá-la ou perpetuá-la e podem desempenhar um papel activo de suporte na diminuição das ofensas, disponibilizando um leque alargado de programas preventivos” (DGAI, 2009:72). Estas circunstâncias são assim esclarecidas:

Uma gestão danosa ou inapropriada, intencional ou não, pode facilitar a prática de crimes (...) uma gestão responsável e eficaz pode contribuir significativamente para o esforço de prevenção contra a criminalidade. Através de acções apropriadas que protegem os trabalhadores e os clientes, e a segurança das suas instalações e bens, as empresas podem reduzir a vitimização directamente ligada à sua própria actividade (DGAI, 2009:73).

A responsabilidade das empresas na prevenção da criminalidade é grande pois, “o Estado<sup>21</sup>, por si só, é incapaz de garantir a segurança do seu povo, por razões óbvias de natureza económica e financeira (...) por isso, a solução passa por lhe retirar funções” (Afonso, 2006:2).

Uma segurança insuficiente ou inexistente proporciona a prática do crime. Há necessidade de estender este vector (segurança) a diferentes entidades, apoiado num Diagnóstico Local de Segurança (DLS)<sup>22</sup>, de modo a compreender o crime, identificar as prioridades e promover e estender uma prática preventiva (a todos).

Adam Crawford (1999) entende que a tarefa de prevenção não está só depositada nos uniformes azuis da Polícia, está também dispersa por todo o tecido social, desde os assistentes sociais aos professores, arquitectos, urbanistas, empresários e uma infinidade de associações locais e cidadãos voluntários. O conceito de prevenção da criminalidade tornou-se muito mais amplo e extensivo no seu significado, assistindo-se a uma mudança na responsabilidade de algumas instituições que até então não tinham visto o crime como uma sua preocupação legítima.

Adam Crawford (1999) sustenta que a polícia continua a ser a especialista na prevenção da criminalidade, mas que tal prevenção tornou-se predominantemente reconstruída com uma função não-especialista, algo que depende intrinsecamente do público e para o qual a polícia pode passar com pouca formação.

Ter informação e formação significa, segundo Clarke (2003b), na prática, aumentar as hipóteses de o criminoso ser apanhado ou ser visto por alguém, sendo a polícia o grupo mais apto a intervir de forma eficaz. A polícia não pode é estar em todo o lado ao mesmo tempo.

Radzinowicz e King (citados por Clarke, 2003b) argumentam que a ideia de que o crime poderia ser mais eficazmente prevenido através da redução das oportunidades e aumentando o risco é visto por muitos como, na melhor das hipóteses, uma visão simplista mecanicista do comportamento humano e, na pior das hipóteses, uma calúnia da natureza humana.

---

<sup>21</sup> “Os poderes públicos fazem também prevenção situacional ao iluminarem as ruas (...) contra o roubo, o vandalismo ou outros delitos” (Cusson, 2007:205).

<sup>22</sup> Um DLS é uma análise sistemática cujo objectivo é compreender o crime e os problemas relacionados com situações de vitimização numa determinada comunidade, identificando equipamentos e recursos que permitam uma actividade preventiva, identifiquem as prioridades e apoiem o desenvolvimento de uma estratégia que permita atingir os objectivos acordados.

## **6. O papel da Polícia na prevenção do crime**

A actividade policial pode ser dividida em três categorias, nomeadamente, o policiamento reactivo, o policiamento proactivo e o policiamento preventivo, sendo esta última categoria a que nos interessa abordar com mais profundidade. O policiamento reactivo está relacionado com os actos criminais que já aconteceram, e só depois da criminalidade estar denunciada é que a polícia age. Por sua vez, o policiamento proactivo procura agir em situações específicas de determinado tipo de crime (exemplo: radar a controlar excesso de velocidade dentro de uma localidade). Finalmente, a prevenção policial está vocacionada para a redução de determinados tipos de crimes, através da presença policial em locais mais sensíveis e susceptíveis de acontecer tais eventualidades. É um policiamento de proximidade orientado para “*hot spots*”. A prevenção da criminalidade passa pela alteração da sociedade, em especial das situações que proporcionam as oportunidades para o crime. Diminuindo o número de ocasiões, tenderá a diminuir o número de ladrões e, conseqüentemente, o número de crimes cometidos.

A inegável importância que a prevenção situacional assume no combate ao crime através da aplicação de medidas situacionais assentes em sistemas de protecção contribui para que o papel das forças de segurança se torne complementar deste tipo de prevenção, e, em conjunto com os sistemas de protecção activa e passiva, permitem que os postos de abastecimento de combustíveis se tornem alvos menos vulneráveis e se reduzam significativamente as oportunidades/ ocasiões nestes “*hot spots*”.

A protecção dos alvos através da criação de obstáculos, dificultando deste modo o acesso a indivíduos indesejáveis, conduz ao agravamento dos riscos para o delinquentes estabelecendo uma redução significativa dos ganhos (objecto do crime). Na opinião de Valente Gomes (1998:28), “nos actuais sistemas de gestão de segurança, a prevenção situacional vai conquistando um lugar cada vez mais importante” e “tem a vantagem de funcionar a montante, como forma de prevenir a pequena e média criminalidade e o sentimento de segurança”.

Atendendo a todo o conjunto de sistemas de protecção activa e passiva que são adoptados e implementados em postos de abastecimento de combustíveis e dado que a Polícia “é chamada a intervir a todo o tempo” (Gomes, 1998:27) nas mais diversas situações, a prevenção do crime não pode passar unicamente pelo papel da Polícia. Contudo, o estudo e a caracterização dos crimes cometidos nestes locais permitirá criar um projecto e adquirir informação relevante que justifique a implementação de oportunos

sistemas de protecção activa ou passiva e articule/ direcione o papel da PSP para determinado período.

A propósito do importante papel que a PSP desenvolve na prevenção e intervenção em crimes contra os postos de abastecimento de combustíveis, o Subintendente Carlos Martins<sup>23</sup> afirma prontamente: “tem com certeza”. Reafirmando essa importância, o Inspector-Chefe Miguel Gonçalves refere que “a primeira intervenção da polícia de proximidade é sempre muito importante, quer seja na preservação de possíveis vestígios deixados na cena do crime, quer seja no acautelar da recolha da prova testemunhal”<sup>24</sup>.

O Subintendente Carlos Martins afirma que o papel da PSP é o seguinte:

Manutenção do patrulhamento, a atenção e a resposta em caso de necessidade. É a prevenção e a reacção. Uma prevenção mais activa e mais presencial e uma prevenção mais passiva e mais pedagógica. É esse o papel da PSP, não pode ser outro.

---

<sup>23</sup> Vide entrevista 7, anexo X.

<sup>24</sup> Vide entrevista 6, anexo VIII.



**“A ocasião faz o ladrão.”**

Provérbio popular

## **CAPÍTULO II**

### **Abordagens teóricas ao perfil dos autores dos crimes**

#### **1. Contextualização**

Para entender melhor quem são os autores dos crimes cometidos em postos de abastecimento de combustíveis será analisado, *a priori*, os dois tipos de crime atrás enunciados. No que diz respeito ao crime de furto de abastecimento de combustível sem efectuar pagamento, este tipo de crime é cometido, na sua maioria, por pessoas “comuns”. A delicada situação económica de certos indivíduos devido à falta de dinheiro e à necessidade de utilizar o veículo para os seus fins (trabalho ou lazer) “obrigam” estas pessoas a cometer este tipo de ilícito. Já no que concerne aos crimes de roubo em posto de abastecimento de combustíveis, estes são crimes que envolvem algum planeamento. Os seus autores actuam, maioritariamente, em grupo (dois ou mais indivíduos) e o seu objectivo principal é o dinheiro da caixa registadora (item que é facilmente introduzido no mercado). São crimes praticados por grupos de indivíduos jovens, aparentemente de classe baixa, que não possuem rendimentos, com um nível de escolaridade reduzido e que vêem neste tipo de crime um enriquecimento fácil.

A teoria das subculturas delinquentes e formação de “gangs” defendida por autores como Cohen, Cloward e Ohlin permitem explicar a delinquência juvenil mais violenta, normalmente praticada por “gangs”. Já a teoria da personalidade anti-social explicada por Farrington permite esclarecer porque é que existem pessoas com um potencial anti-social superior para cometer crimes do que outras. Porém, a teoria de escolha racional estudada por Cusson, Clarke e Cornish parece explicar parte dos crimes de furto e roubos praticados em postos de abastecimento de combustíveis. A racionalidade das pessoas e o processo de tomada de decisão em função da oportunidade proporcionada pelas medidas situacionais parecem explicar melhor estes tipos de crime.

## **2. Teoria das subculturas delinquentes e formação de “gangs”**

A preocupação com a delinquência juvenil e com a dispersão dos valores da classe média, na década de 1950, levaram Albert Cohen a estudar as origens do comportamento delincente e os “gangs” delinquentes nas subculturas em jovens de classe baixa<sup>25</sup>. No seu livro publicado em 1955, intitulado *Delinquent Boys: The Culture of the Gang*, Cohen argumenta que as normas e os valores de uma subcultura delincente incentiva e consente os comportamentos delinquentes. O comportamento criminoso, de acordo com Albert Cohen, não era aceitável na cultura dominante e as subculturas delinquentes que surgiam estavam enraizadas em diferenças de classe nos ambientes urbanos, nas ambições dos pais e na qualidade das escolas (citado por Salinger, 2005).

Cohen descreve os jovens delinquentes segundo aquilo que acredita serem as suas principais características. São seres mal-intencionados, negativistas e não utilitaristas, cujos comportamentos criminosos são efectuados por desrespeito às normas e regras da sociedade em geral (citado por Regoli *et al.*, 2009).

Grupos de rapazes, frustrados com a sua baixa posição na sociedade, começam a agir de tal forma que a sua recompensa é o reconhecimento nos seus grupos de colegas. A participação em “gangs” e o crime torna-se o pretexto da revolta contra a classe média e, através do processo de formação reactiva, estes jovens podem adquirir *status* e rejeitar os valores da classe média (citado por Salinger, 2005).

Cohen afirma que a posição da própria família dos jovens na estrutura social é um factor determinante para os problemas de uma criança que tem a vida pela frente. Estes jovens agem de forma aleatória, movidos pelo impulso, e o seu comportamento é uma forma de obter a aprovação do grupo de pares e definir o seu próprio *status*. O comportamento desviante surge, assim, como uma resposta às condições sociais (citado por Salinger, 2005).

Richard Cloward e Lloyd Ohlin partilham da mesma opinião de Albert Cohen. Em 1960, no seu livro, intitulado, *Delinquency and Opportunity*, Cloward e Ohlin afirmam que esta união a “gangs” delinquentes se deve a diferentes ambições. Segundo estes autores, os jovens de classe baixa ambicionam elevadas quantias de dinheiro, estar junto dos seus pares, pertencer aos seus “gangs” (cujas regras são definidas pelos seus membros), usar

---

<sup>25</sup> Vide anexo XII.

roupas e carros “vistosos” e conquistar raparigas. Eles querem, principalmente, ter um *status* semelhante ao da classe média<sup>26</sup> (citados por Regoli *et al.*, 2009).

Cloward e Ohlin identificaram a existência de estruturas deficientes nas classes baixas, que, por sua vez, conduzem os jovens à delinquência devido ao fácil contacto com subculturas delinquentes. Para estes autores, existem três tipos diferentes de subculturas delinquentes: a subcultura criminosa, como sendo a subcultura que surge nos bairros estáveis e proporciona aos jovens oportunidades de se tornarem criminosos de sucesso; a subcultura delinvente, que surge do conflito, das poucas oportunidades que os jovens têm em ser bem sucedidos, da integração em diferentes níveis etários e do fraco conhecimento (das pessoas) naquele meio; e a subcultura de afastamento, assente nas ambições dos jovens em ter sucesso em qualquer ramo de qualquer actividade, e que, ao verem ser afastadas essas ambições, se voltam para o álcool e para as drogas (citados por Regoli *et al.*, 2009).

Estes grupos de jovens não aceitam bem as regras nem a sociedade em que vivem. O cumprimento de horários e a própria ideia de organização são por si descurados. Não planeiam o futuro, não possuem objectivos e, geralmente, acabam por se unir e formar “gangs”, que, por sua vez, se tornam delinquentes devido à subcultura do meio.

### **3. Teoria da personalidade anti-social**

*The Integrated Cognitive Antisocial Potential Theory* desenvolvida por David Farrington apresenta os estudos sobre a explicação do comportamento criminoso individual (Farrington, 2008). Para este autor, há questões que precisam ser esclarecidas, tais como:

- Porque é que as pessoas cometem crimes?
- Porque é que as pessoas se tornaram criminosas?
- Porque é que algumas pessoas têm um potencial relativamente mais elevado para cometer crimes do que outras?
- Porque é que uma pessoa está mais disposta a cometer crimes em algumas situações do que em outras?

Do estudo do desenvolvimento do potencial que o criminoso adquire ao longo da vida para cometer um crime, Farrington (2008) constatou que o cometimento de crimes depende, em parte, do indivíduo e da situação, e, em outra parte, da interacção entre o indivíduo e a situação.

---

<sup>26</sup> Vide anexo XIII.

O estudo de Cambridge, realizado por Farrington em 2003, reporta um estudo da relação entre o desemprego e o crime, com uma amostra de mais de 400 homens do sul de Londres, com idades compreendidas entre os 8 e os 48 anos, onde se pretende apurar se os homens cometiam mais crimes durante o período em que estavam desempregados ou durante o período em que tinham emprego (Farrington, 2008). Deste estudo resultou que os homens cometiam mais crimes enquanto desempregados do que quando empregados. A diferença foi encontrada nos crimes que envolviam ganhos materiais, como o roubo, o furto, a fraude, onde a amostra de homens desempregados era maior. Em contraste, o uso de drogas, o recurso à violência e o vandalismo eram crimes pouco praticados pelos homens durante o período de desemprego. Estes resultados permitem aferir que a ideia causal entre o desemprego e o crime se centra na falta de dinheiro. A falta de emprego leva a uma escassez de dinheiro e por sua vez os homens vêem-se “obrigados” a cometer crimes para suprir essa necessidade (Farrington, 2008).

Isto demonstra que o desemprego é um factor de risco<sup>27</sup> que pode levar à prática de crimes, mas que não é motivo para a sua prática, embora seja difícil separar os efeitos do desemprego dos efeitos de outras variáveis explicativas (Farrington, 2008).

*The Integrated Cognitive Antisocial Potential Theory*<sup>28</sup> integra ideias das teorias da tensão, do controlo de aprendizagem, da rotulagem e da escolha racional, de modo a construir um potencial anti-social (pensamento e tomada de decisão) tendo em conta as oportunidades e as vítimas (Farrington, 2008).

As medidas de comportamento anti-social são úteis na identificação de grupos de risco, mas são menos úteis na identificação de factores causais. Idealmente, as intervenções devem ser orientadas para as causas dos factores de risco (Farrington, 2008). Segundo esta teoria elencada por Farrington, os actos anti-sociais dependem da interacção entre o indivíduo (do seu potencial anti-social a curto prazo) e do ambiente social (das oportunidades para praticar os crimes e das vítimas) (Farrington, 2008).

Um potencial anti-social a curto prazo varia de indivíduo para indivíduo de acordo com os factores anti-sociais de curto prazo, tais como a raiva, a frustração, a embriaguez, ou o incentivo dos outros, enquanto que as oportunidades para praticar crimes e as vítimas dependem de factores situacionais. Uma oportunidade tentadora e uma vítima mais frágil

---

<sup>27</sup> Um factor de risco é por definição um factor que prediz uma probabilidade relativamente elevada de praticar um crime mais tarde.

<sup>28</sup> Vide anexo XIV.

podem causar o aumento do potencial anti-social a curto prazo ou motivar uma pessoa a procurar quer a oportunidade quer a vítima. (Farrington, 2008).

Os métodos anti-sociais são habitualmente escolhidos por pessoas que têm dificuldades em satisfazer as suas necessidades de forma legítima, que estão desempregadas, possuem um mau aproveitamento escolar ou vivem de rendimentos baixos (Farrington, 2008).

Já o potencial anti-social a longo prazo depende de processos de fixação e de socialização. A frieza transmitida pelos pais aos filhos, a rejeição, a punição, a destruição de lares, as influências de modelos anti-sociais como a delinquência nos membros da família, nos grupos de pares, nas escolas, nos bairros podem comprometer a relação e a estabilização desses processos (Farrington, 2008).

Os benefícios e os custos imediatos incluem factores situacionais, tais como os bens materiais que podem ser roubados e as probabilidades e as consequências de ser detido pela polícia (Farrington, 2008). No entanto, David Farrington argumenta que a diminuição da prática de crimes está relacionada com a diminuição da impulsividade, redução das capacidades físicas, influência dos processos de socialização (importância dos pares, casar, ter filhos, mudar de casa ou conseguir um emprego estável) (Farrington, 2008).

Farrington refere que é desejável estudar o desenvolvimento dos infractores com base em estudos sobre as influências situacionais. No estudo de Cambridge, anteriormente referido, este autor apura que as razões para a prática de crimes contra a propriedade são de índole económico, racional ou utilitarista, e que os bens materiais são a prioridade, embora se procurem também o prazer e a emoção que podem ser experimentadas nesses actos (Farrington, 2008).

No geral, as pessoas tendem a tomar decisões que parecem racionais para elas, mas podem estar sob o efeito de factores anti-sociais de curto prazo e ser induzidas à prática de crimes, que, estando elas racionais, não cometeriam (Farrington, 2008).

#### **4. Teoria da Escolha Racional**

Para Pease (citado por McLaughlin & Muncie, 2001), o ponto de partida da teoria da escolha racional baseia-se nas vantagens que os infractores procuram para si durante a sua prática criminosa, o que implica uma tomada de decisão entre as alternativas apresentadas. Estas apresentam-se como racionais dentro das limitações impostas pelo tempo, habilidade e disponibilidade das informações relevantes para os infractores. Este

autor adianta, ainda, que o comportamento dos infractores é racional e é previsível para outras pessoas na posse da mesma informação, porque estas também são racionais.

Para Taylor, Walton e Young (citados por Clarke, 2008c), ninguém é obrigado a cometer um crime. A escolha para a prática do crime depende da avaliação entre as hipóteses de obter a recompensa e os riscos do insucesso (Cornish & Clarke, 2008).

Clarke (2008c) argumenta que, sempre que alguém comete um crime, este toma a decisão de o praticar. Estas decisões ou escolhas podem ser tomadas numa fracção de segundos sob imprudência, má informação, mau aconselhamento, influência emocional ou estando sob o efeito de álcool ou substâncias psicotrópicas, mas não deixam de ser escolhas (Clarke, 2008c).

A teoria da escolha racional, ao invés de dar uma explicação completa do comportamento criminoso, preocupa-se mais com a forma de o impedir ou de o perturbar. Esta perspectiva da escolha racional fornece apenas uma teoria para a prática. Em vez de ver o comportamento criminoso como o resultado de motivações criminosas estáveis, encara os desejos, preferências e motivações dos criminosos e potenciais criminosos como semelhantes aos nossos (Cornish & Clarke, 2008).

Para Clarke (2008c), a interacção entre a motivação e a situação resulta, assim, num crime que é mediado por decisões. A implicação prática da perspectiva da escolha racional disposta na prevenção situacional resulta em que o crime pode ser inibido através da redução das oportunidades criminais, projectando ambientes que fazem do crime uma opção pouco atraente do ponto de vista do decisor.

#### **4.1. A racionalidade do acto criminoso**

Para Cusson (2007:110), “um acto criminoso pode parecer absolutamente racional, pouco racional ou nada racional”. A actividade delituosa revela-se uma desconcertante combinação de racionalidade e de irracionalidade: nem loucura nem razão, situa-se algures entre ambas. Este autor (2007:114-115) refere que “a maioria dos delitos obedece a uma sequência temporal que tem a particularidade de proporcionar aos seus autores uma vantagem imediata e, mais tarde, muitos dissabores. Assim, estes actos parecem racionais a curto prazo e irracionais a longo prazo”.

“Tratando-se de delitos contra a propriedade, o postulado da racionalidade parece óbvio. Haverá melhor meio do que o assalto à mão armada para embolsar, rapidamente e sem ter de trabalhar, uma boa quantia de dinheiro?” (Cusson, 2007:109). Esta questão vai

ao encontro da resposta dada por Willie Sutton quando foi interrogado porque roubava ele bancos: “porque é aí que está o dinheiro” (Cocheo citado por Cornish & Clarke, 2008:21).

Cusson (2007:110) afirma que, “se o delinquente é intelectualmente activo”, o seu acto não pode ser desprovido de razão. É, portanto, essencial reconstituir as razões que, “na sua situação, tornam o acto inteligível”.

O processo de tomada de decisão, na maior parte dos delitos, é uma versão rudimentar da racionalidade limitada, (...) um decisor não procura propriamente a melhor solução para o seu problema mas, de modo mais modesto, uma solução satisfatória, isto é, a que esteja à altura de alguns critérios mínimos (Cusson, 2007:113).

Cusson (2007:114) adianta que “a decisão repousa sobre uma representação simplificada da realidade. Face a um problema complexo, o decisor não atende a todos os dados, não examina todas as opções possíveis nem todas as suas eventuais consequências”.

“Uma boa metade da delinquência total é cometida por pequenos ladrões oportunistas, (...) ora se divertem, ora retiram alguns benefícios, (...) ainda que as suas acções sejam repreensíveis, nada nos autoriza a pensar que sofrem de perturbações mentais” (Cusson, 2007:111).

Para Cusson (2007:115), “a racionalidade de um delito parece variar consoante o observador considera os resultados imediatos ou as suas consequências mais longínquas”. Tal facto permite-lhe afirmar que “o assalto à mão armada permite embolsar quase instantaneamente uma soma razoável, mas pode levar o seu autor à prisão”, e que, “um criminoso vive a crédito: aproveita no imediato, correndo o risco de pagar mais tarde.” “De notar que eles não são radicalmente diferentes de todos nós. São apenas mais míopes do que a maioria das pessoas” (2007:115).

# II PARTE





“Com as duas mãos – o Acto e o Destino –  
Desvendámos. No mesmo gesto, ao céu  
Uma ergue o facho trémulo e divino  
E a outra afasta o véu.”

Fernando Pessoa *in* Mensagem

## **CAPÍTULO III**

### **Metodologia**

#### **1. Descrição metodológica da pesquisa**

No sentido de responder e atingir os objectivos propostos partiu-se para a análise individual dos crimes registados pela PSP entre 2005 e 2010 na Área Metropolitana de Lisboa, tipificados como crime de roubo em posto de abastecimento de combustíveis. Para tal, recorreremos ao Sistema Estratégico de Informação (SEI) para analisar os dados que a DN/ PSP disponibilizou, relativamente às ocorrências criminais registadas nestes locais, nos anos e na área referidos.

Para a elaboração da parte empírica, foram tidas, ainda, conversas informais e efectuadas entrevistas a pessoas que pela sua experiência profissional demonstraram estar dentro do assunto aqui tratado e que permitiram que este trabalho seja o depósito de informações privilegiadas. As entrevistas, semi-directivas, foram orientadas com base num guião próprio<sup>29</sup> para cada grupo de entrevistados, onde se procurou integrar informações precisas sobre o tema em estudo. Intencionalmente, as entrevistas foram realizadas aos membros que fazem ou já fizeram parte da Comissão para a Segurança nos Postos de Abastecimento de Combustíveis (CSPAC), e que estiveram ou estão de alguma forma ligados ao Programa Abastecimento Seguro. Os directores das áreas de segurança (*security*) das principais redes de combustíveis em Portugal: GALP, BP, REPSOL, CEPSA/ TOTAL e PRIO (rede em expansão no território nacional), o Inspector-Chefe da Secção de Investigação de Roubo e de Furto da Directoria de Lisboa e Vale do Tejo da Polícia Judiciária e o Chefe do Departamento de Comunicações e Electrónica da Polícia de Segurança Pública foram as entidades escolhidas. Além destas entrevistas, as conversas informais tidas com o Dr. João Matos (Secretário-Geral da ANAREC e membro na CSPAC) permitiu esclarecer dúvidas existenciais sobre os postos de abastecimento de combustíveis e precisar alguns dos dados apresentados neste trabalho.

---

<sup>29</sup> Vide anexos I, VII e IX.

No sentido de descrever neste trabalho a melhor intervenção policial da PSP, quer no crime de furto de abastecimento sem efectuar pagamento, quer no crime de roubo em posto de abastecimento de combustíveis, foram tidas várias conversas informais no seio da PSP. Desse resultado, optamos por descrever os procedimentos levados a efeito pelo Comando Distrital de Santarém, os quais considerámos pertinentes e práticos no combate a este tipo de crimes.

Para melhor caracterização dos sistemas de protecção, foi solicitado à Associação Portuguesa de Empresas Petrolíferas (APETRO), através das redes petrolíferas (GALP, BP, REPSOL, CEPSA/ TOTAL) e à ANAREC que identificassem quais os sistemas de protecção existentes nos postos com Programa Abastecimento Seguro na Área Metropolitana de Lisboa. O resultado é traduzido em gráficos onde se pode verificar e comparar os sistemas de protecção activa e passiva instalados nestes postos com uma amostra aleatória de postos da Área Metropolitana de Lisboa (dados cedidos pela ANAREC) sem a instalação do Programa Abastecimento Seguro.

Para avaliar a prevalência de crimes de roubo antes e depois da instalação do Programa Abastecimento Seguro, recorremos ao SEI, durante a pesquisa individual anteriormente referida, juntamente com a indicação dos postos, por parte da DN/ PSP, que possuem este Programa implementado, cuja avaliação foi interpretada através de apresentação gráfica.

Embora a investigação se centre só na Área Metropolitana de Lisboa, este estudo destaca ainda a idade e o género dos potenciais autores do crime em Portugal Continental. Para tal recorreu-se às Estatísticas da Justiça para que estas características fossem evidenciadas neste trabalho.

## **2. Justificação do Estudo**

A delimitação de uma área e de um ponto de referência afigura-se fundamental e necessário para o estudo a seguir desenvolvido. Optou-se por direccionar essa escolha sobre a Área Metropolitana de Lisboa, por nesta se encontrar a capital de Portugal, Lisboa, e por ser uma área, maioritariamente, policiada pela PSP. A incidência sobre esta área permitiu estender a investigação às Divisões do Comando Metropolitano de Lisboa (COMETLIS), nomeadamente, a Divisão de Lisboa (que engloba todas as Divisões Integradas, de que são exemplo a 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup>, 3.<sup>a</sup>, 4.<sup>a</sup> e 5.<sup>a</sup> Divisão Policial) e as Divisões Destacadas de Loures, Sintra, Oeiras, Vila Franca de Xira, Amadora e Cascais.

Sob este prisma, teceu-se um estudo onde se procurou enquadrar e caracterizar o crime de roubo em posto de abastecimento de combustíveis, não por ser um crime cuja competência é da Polícia Judiciária, mas por ser a PSP (neste caso) a primeira força de segurança a chegar ao local, por se ter promovido um programa especial direccionado e instalado nos postos de combustíveis para fazer face a este tipo de crime, e por este programa estar sob a alçada da PSP.

Nesta senda, no que concerne aos sistemas de protecção, escolheram-se quatro sistemas de protecção passiva, e quatro de protecção activa (caracterizados no capítulo I), em detrimento de outros sistemas que poderiam ser abordados. A escolha destes deve-se à pertinência dos mesmos em estarem instalados/ implementados nos postos de abastecimento. A sua utilidade permitiu reunir e caracterizar uma amostra significativa de postos de abastecimento, onde está e onde não está implementado o Programa Abastecimento Seguro, avaliando a prevalência de crimes de roubo antes e depois da implementação deste Programa, cujo estudo compreende as redes de combustíveis com mais notoriedade em Portugal, sendo elas a GALP, a BP, a REPSOL e a CEPSA/ TOTAL.

Com base em dados estatísticos disponibilizados pela DGPIJ, bem como da análise através da elaboração de gráficos, serão evidenciados alguns traços característicos/ “perfis” dos potenciais autores<sup>30</sup> dos crimes em postos de abastecimento de combustíveis. Igualmente, as ilações retiradas das entrevistas permitem traçar qual o processo de planeamento e de implementação dos sistemas de protecção activa e passiva e a sua articulação com a PSP, em especial, caracterizada pela entrevista, ao Senhor Subintendente Carlos Martins.

A partir da aferição dos dados dos gráficos e tendo em conta as considerações dos entrevistados serão tecidas sugestões e conclusões sobre as futuras actuações, quer de natureza policial, quer de natureza situacional.

---

<sup>30</sup> Para uma melhor ilação, *vide*, por exemplo, a entrevista realizada ao Inspector-Chefe Miguel Gonçalves, anexo VIII.

**“As candeias precisam de grande protecção:  
um golpe de vento pode apagá-las...”**

Antoine de Saint-Exupéry – O Príncipezinho

## **CAPÍTULO IV**

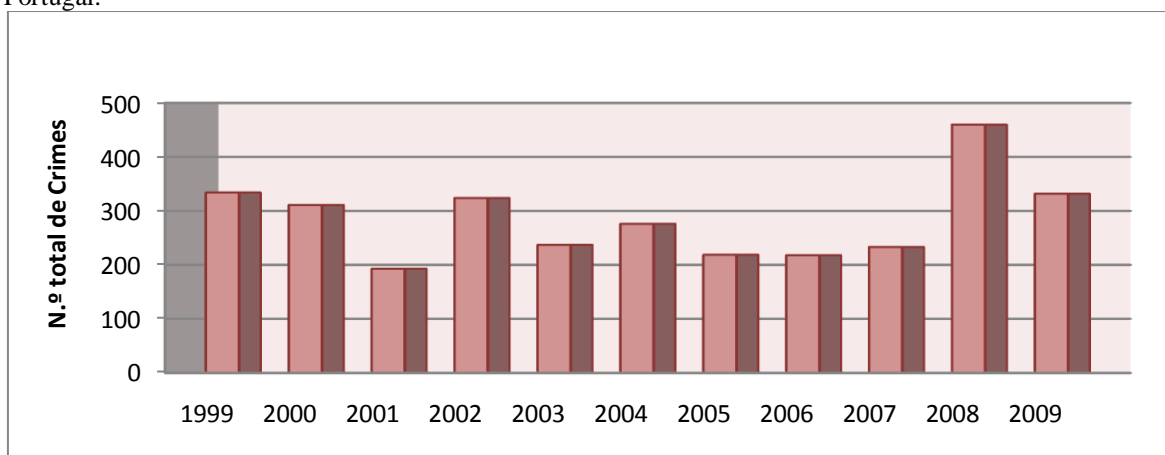
### **Procedimentos policiais**

#### **1. Prevalência dos crimes contra os postos de abastecimento de combustíveis**

Por os postos de abastecimento de combustíveis serem “loais de grande atractividade por parte de grupos ou indivíduos que procuram subtrair dinheiro das caixas, nos terminais Multibanco ou outros locais das lojas de conveniência”<sup>31</sup>, a segurança dos funcionários, gerentes, proprietários e clientes, bem como a salvaguarda do património destes e dos postos está comprometida.

Dos muitos crimes de que são alvo esses locais, nomeadamente, danos, ofensa à integridade física, vandalismo, furto, roubo, sequestro (entre outros), neste estudo serão apenas abordados os crimes de furto de combustível sem efectuar pagamento (intervenção policial) e, particularmente, o roubo em postos de abastecimento de combustíveis (intervenção policial e caracterização), por serem crimes que ocorrem com maior frequência e possuem uma maior notoriedade.

Gráfico I - Número total de crimes registados de roubo em postos de abastecimento de combustíveis em Portugal.



Fonte: DGPJ (gráfico elaborado por nós).

<sup>31</sup> Conforme a Directiva Operacional nº6/ 2008 DN/ PSP, de 25 de Maio.

O gráfico I ilustra o total de crimes de roubo em postos de abastecimento de combustíveis que chega ao conhecimento das autoridades. Relativamente a estes dados, verificamos que no ano de 2008 se registou um maior número deste tipo de crime em mais de duzentas (200) ocorrências comparado com o ano anterior de 2007. Este facto dever-se-á a uma maior procura deste tipo de locais, por se tratar de alvos vulneráveis, os criminosos são motivados pela falta de dinheiro e/ ou pelo dinheiro fácil que conseguem “embolsar” aquando do crime.

## **2. A actuação policial<sup>32</sup> no crime de furto de combustível sem efectuar pagamento**

Após a prática do ilícito e por se tratar de um crime semi-público, o representante legal da empresa lesada (devidamente identificado através de declaração ou procuração) denuncia o crime às autoridades.

Aquando desta denúncia, o representante legal (denunciante) apresenta o talão de abastecimento com o valor do bem subtraído em dívida, onde devem constar também as características gerais do produto furtado, a hora, o dia e o local, juntamente com o CD/ DVD com as imagens referentes à situação denunciada.

A denúncia, formalizada em Auto de Denúncia, é comunicada ao Ministério Público para que este mande instaurar procedimento criminal. O denunciante é sujeito a audição, elabora-se Auto de Declarações e aquele é notificado nos termos dos artigos 75.º, 76.º, e 77.º do CPP, e pode, querendo, deduzir pedido de indemnização civil, devendo manifestar no processo até ao encerramento do inquérito, o propósito de o fazer.

O CD/ DVD com as imagens é, por norma, apreendido ao denunciante e é elaborado Auto de Apreensão. Para confirmar se as imagens correspondem à situação denunciada, é elaborado Auto de Visionamento de Imagens, onde se descreve se o veículo utilizado no furto corresponde ao veículo referenciado pelo denunciante. Como são utilizadas imagens de videovigilância para captar o ilícito, deve ser apurado no posto de abastecimento de combustíveis, para fazer prova se existe o dístico<sup>33</sup> afixado em local bem visível (obrigatório) informando que o local é objecto de videovigilância (prova fotográfica anexada em folha de suporte).

---

<sup>32</sup> Normas e procedimentos do Comando Distrital da PSP de Santarém.

<sup>33</sup> O uso deste sistema está previsto no Decreto-lei nº 35/2004, de 21 de Fevereiro que dispõe no seu artigo 13.º que deve ser exibido no local que este é objecto de videovigilância com os seguintes dizeres, consoante o caso: «Para sua protecção, este lugar encontra-se sob vigilância de um circuito fechado de televisão» ou «Para sua protecção, este lugar encontra-se sob vigilância de um circuito fechado de televisão, procedendo-se à gravação de imagem e som», seguido de símbolo identificativo.

Comprovado que se trata do mesmo veículo, é consultada a última ficha de inspecção do veículo, via Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, o registo automóvel por proprietário, e contacta-se, para ouvir em declarações, o proprietário do veículo em causa. Procede-se à audição deste e apura-se se este era o condutor na altura da prática dos factos. Se sim, este é constituído arguido e o processo segue para tribunal. Se não, vai-se apurar quem era o condutor.

### **3. A actuação policial no crime de roubo em posto de abastecimento de combustíveis**

Aquando de uma ocorrência relacionada com roubo em posto de abastecimento de combustíveis, a intervenção policial deverá ser ponderada, cautelosa e prudente para que a actuação dos meios policiais seja adequada ao risco potencial comunicado.

Confirmada a veracidade da notícia da ocorrência, são enviados para o local os recursos necessários. Os elementos policiais afectos devem estar ao corrente da situação, nomeadamente, do local da ocorrência, do tipo de crime em questão, do momento da ocorrência, e do número de intervenientes (vítimas e suspeitos).

No caso dos suspeitos ainda se encontrarem no interior do posto de abastecimento de combustíveis, a intervenção dos elementos policiais deve salvaguardar, em primeiro lugar, a integridade física de todos os intervenientes no cenário do ilícito. Analisada a situação em concreto, os elementos policiais devem procurar o local e o momento mais adequado para a intercepção e detenção dos suspeitos. De modo a atenuar o risco para as vítimas, a detenção dos suspeitos deve realizar-se no exterior das lojas de conveniência, restaurantes e/ ou casas de abrigo dos postos, evitando possíveis situações de tomada de reféns.

Todos os elementos policiais directamente empenhados na primeira intervenção deverão estar devidamente equipados com armamento e coletes balísticos. Deverão ser vedados os acessos ao posto para evitar a fuga dos suspeitos. Na pós-ocorrência, o local do ilícito deve ser isolado para preservar todas as provas. No fim, os elementos policiais elaboram expediente relatando todos os factos relevantes.

Para o Inspector-Chefe Miguel Gonçalves<sup>34</sup>, “a primeira intervenção da polícia de proximidade é sempre muito importante, quer seja na preservação de possíveis vestígios

---

<sup>34</sup> Conforme o Inspector-Chefe Miguel Gonçalves, na entrevista 6, anexo VIII.

deixados na cena do crime, quer seja no acautelar da recolha da prova testemunhal”, pois a investigação deste tipo de ilícito compete, posteriormente, à Polícia Judiciária<sup>35</sup>.

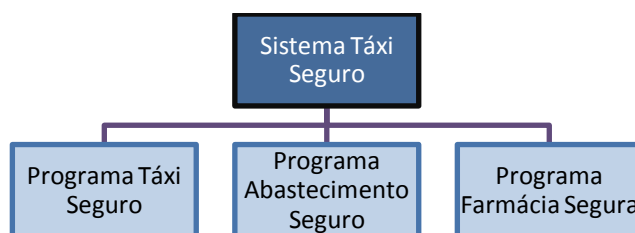
#### **4. Medidas de prevenção passivas**

Existe uma panóplia de medidas de prevenção passivas que podem/ devem ser aplicadas na rotina diária dos postos de abastecimento de combustíveis de modo reiterado, destinadas a fazer frente às práticas criminosas nestes locais. A gestão correcta dos meios materiais de protecção talvez não evite o assalto, mas facilitará a rápida detenção dos criminosos. Para o Subintendente Carlos Martins<sup>36</sup>, “neste tipo de criminalidade, o tipo de mecanismos mais eficazes são aqueles conselhos preventivos que são dados e que na maior parte das vezes não são cumpridos”. Ter presentes indicações<sup>37</sup> sobre o relacionamento com as autoridades competentes, comportamentos e procedimentos a ter em caso de assalto, antes, durante e após, constituem as medidas mais correctas para salvaguardar a integridade física.

#### **5. A plataforma do Programa Abastecimento Seguro<sup>38</sup>**

Através da parceria entre a PSP, o MAI e a Fundação Vodafone Portugal (FVP) é criada a plataforma do Sistema Táxi Seguro<sup>39</sup>, que, após implementação e exploração, permite estender este sistema a outros dois programas especiais: o Programa Abastecimento Seguro e o Programa Farmácia Segura.

Tabela I - Plataforma do Programa Abastecimento Seguro.



Fonte: elaborado por nós.

<sup>35</sup> A Polícia Judiciária é a entidade competente para a investigação dos crimes de roubo em postos de abastecimento de combustíveis, segundo a Lei Organização e Investigação Criminal (LOIC).

<sup>36</sup> Vide entrevista 7, no anexo IX.

<sup>37</sup> Vide anexo XX.

<sup>38</sup> Vide anexo XI.

<sup>39</sup> Conforme o Despacho nº 12 226/ 2006, do Gabinete do Ministro.

O Sistema Táxi Seguro (STS) visa contribuir para prevenir, conter e combater a criminalidade exercida contra condutores de veículos de táxi, sendo um serviço comum das forças de segurança e cuja gestão cabe à PSP.

Este sistema recorre à localização pelo sistema de comunicações via satélite (GPS), à transmissão de dados via SMS, à cartografia digital, à fotografia por satélite, às tecnologias de rede e *software* apropriado para receber, tratar e encaminhar pedidos de emergência face a situações de ameaça, de forma a desencadear uma intervenção de socorro atempada e eficaz.

A plataforma do STS compreende uma Central Pública de Alarmes (CPA), instalada na PSP, e os dispositivos de envio de alertas de emergência, instalados em táxis, nos postos de abastecimento de combustíveis e nas farmácias, admitindo o apoio em georeferenciação e geolocalização de veículos e instalações.

O Programa Abastecimento Seguro nasce em 2007 numa iniciativa entre o MAI e a FVP, baseado no já existente sistema Táxi Seguro.

Esta iniciativa retoma o sistema<sup>40</sup> celebrado em 2002, onde a Telecel distribuiu e instalou nos postos de abastecimento de combustíveis e nas esquadras e postos da PSP e Guarda Nacional Republicana (GNR) os equipamentos afectos a um sistema interactivo de comunicação para situações de emergência. Este sistema, denominado, “sistema de comunicações de segurança dos postos de abastecimento de combustíveis”, compreendia uma ligação directa, através da rede Telecel, entre os postos de abastecimento de combustíveis e as instalações das Forças de Segurança, que permitia a identificação imediata da situação de emergência e a consequente resposta das Forças de Segurança.

Outrossim, o Programa Abastecimento Seguro visa a melhoria das condições objectivas de segurança e emissão de alarme em tempo real aquando de ocorrências criminais em postos de abastecimento de combustíveis, nomeadamente, roubos das caixas registadoras, dos cofres dos postos, ATM's, ou produtos comercializados (tabaco, garrafas de bebidas alcoólicas, produtos alimentares, etc.).

Após a instalação dos primeiros dispositivos-piloto, que serviram de teste, e que provaram a sua eficácia, tanto pela sua vertente técnica como pelo seu factor dissuasor, foi dada luz verde ao prosseguimento na implementação destes dispositivos, conforme apresenta o gráfico II. Em Maio de 2007, dá-se início à fase-piloto da instalação do

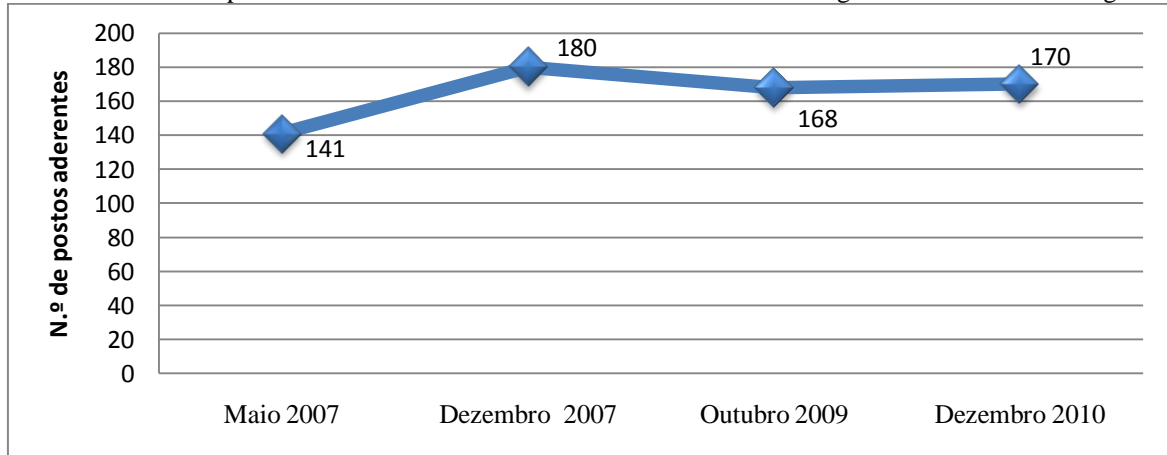
---

<sup>40</sup> Sistema celebrado num protocolo realizado entre o MAI, a APETRO, a ANAREC e a Telecel.



Programa Abastecimento Seguro. Inicialmente, este projecto contou com 141 adesões<sup>41</sup>. A rápida divulgação desta iniciativa permitiu estender este projecto, em Dezembro do mesmo ano, a 180 postos de abastecimento de combustíveis.

Gráfico II - Total de postos de abastecimento de combustível aderentes ao Programa Abastecimento Seguro.



Fonte: ANAREC e DN/ PSP.

Conforme a análise dos dados do gráfico II, em Dezembro de 2010, existiam 170 postos de abastecimento de combustíveis, em Portugal Continental, com o Programa Abastecimento Seguro activo, ligados à CPA. Relativamente a igual período do ano de 2007, verifica-se uma diminuição de adesões/ contratos (menos dez adesões), que se deve, sobretudo, à estagnação deste projecto e aos custos necessários à obtenção e à manutenção deste sistema.

## **6. Respostas da Polícia Judiciária**

À Polícia Judiciária cabe a investigação dos crimes de roubo em postos de abastecimento de combustíveis e a orientação dos processos relacionados com este crime<sup>42</sup>.

<sup>41</sup> Vide Contrato de adesão no anexo XVI.

<sup>42</sup> Para além das competências reservadas previstas na LOIC, a Polícia Judiciária tem, nos termos do Despacho do Exmo. Senhor Procurador Geral da República, datado de 02 de Novembro de 2009, competências para investigação de “assaltos” em postos de abastecimento de combustíveis quando se verifique alguma das circunstâncias previstas no nº2 do artigo 8.º da LOIC, nomeadamente quando:

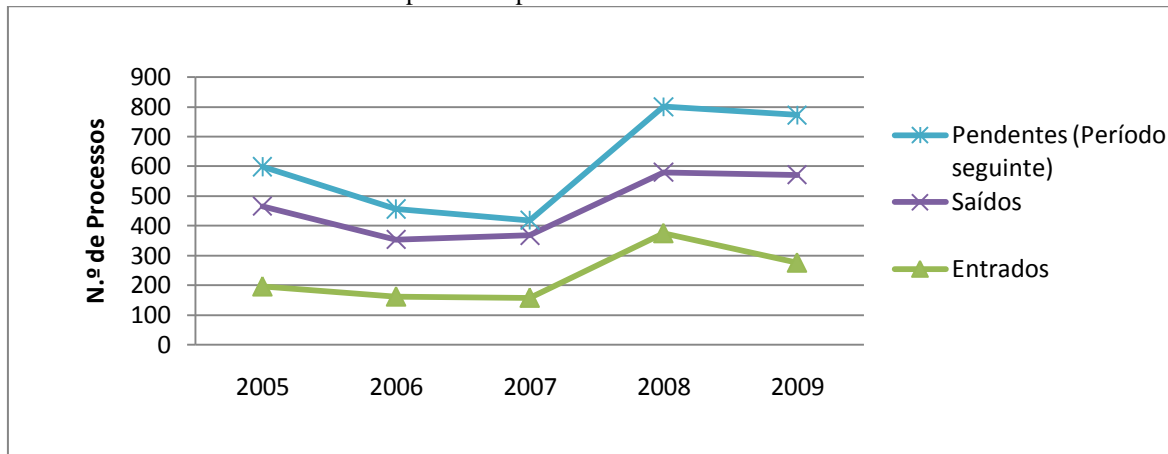
- a) a investigação assuma especial complexidade por força do carácter plurilocalizado das condutas ou da pluralidade dos agentes ou das vítimas;
- b) os factos tenham sido cometidos de forma altamente organizada ou assumam carácter transnacional ou dimensão internacional, ou;
- c) a investigação requiera, de modo constante, conhecimentos ou meios de elevada especialidade técnica.

Nas situações em que se verifique alguma das circunstâncias previstas no nº2 do artigo 8.º da Lei nº49/ 2008, de 27 de Agosto, considera-se deferida, à Polícia Judiciária, a competência investigatória de assaltos a bombas de gasolina (estações ou áreas de serviço), que sejam executados com recurso à força física ou com a utilização de armas não previstas no artigo 7.º, nº3, alínea h), daquela Lei, nomeadamente, de armas

O gráfico III diz respeito à evolução do número de processos entre 2005 e 2009 movimentados pela Polícia Judiciária relativos a este tipo de crime, em Portugal.

As interpretações a seguir verificadas conferem uma amostra do trabalho de investigação levado a efeito pela Polícia Judiciária, para posterior detenção dos autores dos crimes em postos de abastecimento de combustíveis.

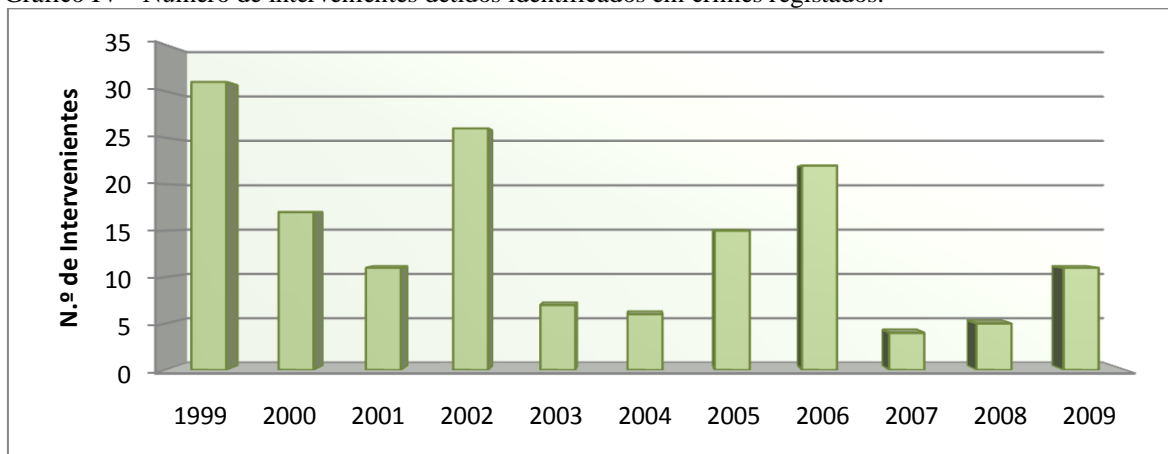
Gráfico III - Total de movimentos de processos pela Polícia Judiciária.



Fonte: DGPJ (gráfico elaborado por nós).

Relativamente aos dados apresentados pelo gráfico III podemos verificar que no ano de 2008 existe um maior número de movimentos de processos em relação aos anos anteriores. Este facto dever-se-á a um maior registo de ocorrências do crime de roubo em postos de abastecimento de combustíveis, conforme é comprovado pelo gráfico I.

Gráfico IV - Número de intervenientes detidos identificados em crimes registados.



Fonte: DGPJ (gráfico elaborado por nós).

Através da interpretação do gráfico IV, podemos verificar que os anos de 1999, 2002 e 2006 foram os anos em que se conseguiu deter mais de vinte (20) indivíduos pela prática deste crime. Ao invés, nos anos de 2003, 2004, 2007 e 2008 foram detidos menos de dez (10) indivíduos.

Relativamente a este fenómeno, o Inspector-Chefe Miguel Gonçalves da Polícia Judiciária<sup>43</sup> adianta que do resultado das detenções, não é possível traçar um perfil rigoroso de características de um autor. Contudo, Miguel Gonçalves afirma que existem três tipos de grupos distintos: “o primeiro relacionado com uma actividade “grupál”, onde predominam indivíduos jovens (entre os 15 e os 21 anos), oriundos de bairros periféricos da grande Lisboa”, agressivos, recorrendo a armas de fogo para alcançar os seus objectivos (dinheiro da caixa); “o segundo, com menor frequência, inclui indivíduos que actuam sozinhos, com recurso a arma de fogo, mas, sem agressividade, (...), com a desculpa que estão desempregados e que necessitam de dar de comer à família”; “o terceiro, está directamente relacionado com indivíduos que têm um conhecimento privilegiado do funcionamento de um posto de abastecimento de combustíveis, ou porque já lá trabalharam, ou porque conhecem alguém que lá trabalha”. O Inspector-Chefe adianta ainda que este terceiro grupo de indivíduos corresponde a “dois a três indivíduos, com apoio no exterior de alguém que se encontra no veículo de fuga, fora do alcance das câmaras de vigilância, que comunica com os outros assaltantes através de intercomunicadores/ auriculares”.

---

<sup>43</sup> Conforme o Inspector-Chefe Miguel Gonçalves, na entrevista 6, anexo VIII.

**“A sabedoria edificou a sua casa e pôs-lhe sete colunas.”**

Provérbios (9,1) – Antigo Testamento

## **CAPÍTULO V**

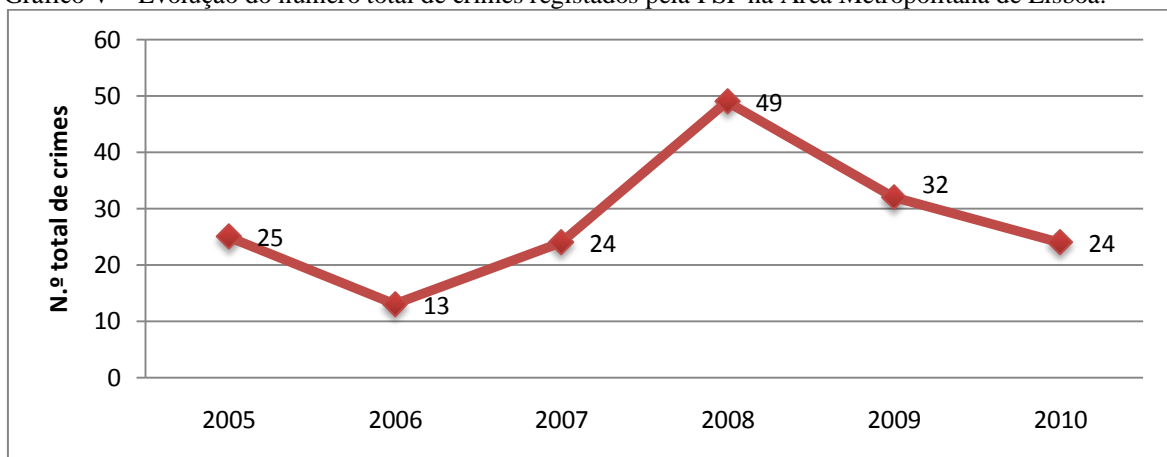
### **Resultados**

#### **1. Caracterização geral dos crimes**

Para melhor compreender o fenómeno em estudo, o gráfico V expõe a evolução do número de crimes de roubo em postos de abastecimento de combustíveis na Área Metropolitana de Lisboa, registados pela PSP entre 2005 e 2010.

Os dados disponibilizados pela DGPJ<sup>44</sup> e pela DN/ PSP indicam que durante este período ocorreram 167 crimes conotados estatisticamente como roubo em posto de abastecimento de combustíveis. Analisados os dados individualmente, através do SEI da PSP, verificou-se que 18,56% (31) não correspondia ao crime em questão (participações diversas, furto de combustível sem efectuar pagamento com fuga, outros furtos), devendo estar atribuída outra conotação estatística, pelo que o estudo a seguir desenvolvido se debruçou sobre 81,44% dos crimes (136).

Gráfico V – Evolução do número total de crimes registados pela PSP na Área Metropolitana de Lisboa.



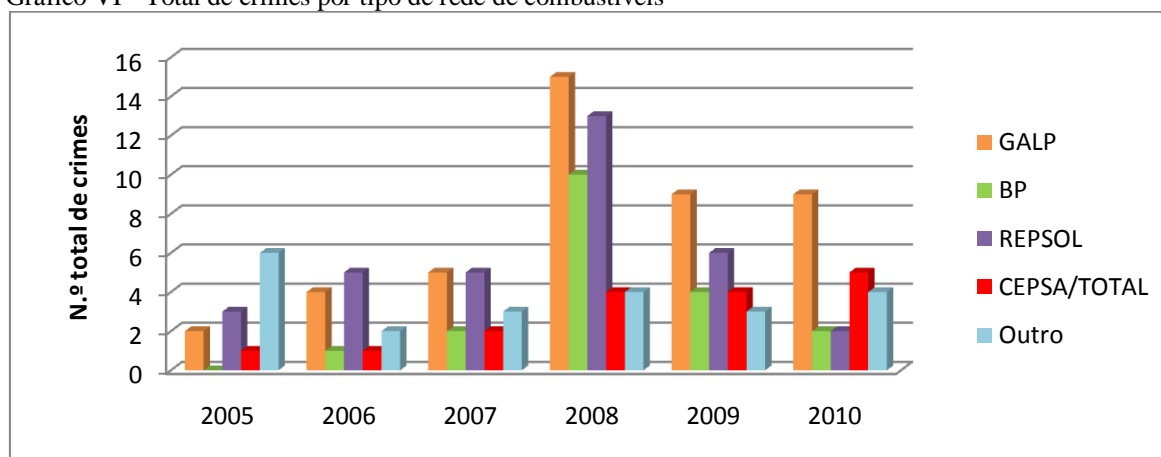
Fonte: DN/ PSP (gráfico elaborado por nós).

Neste gráfico, verifica-se que do ano de 2005 para 2006 existe um decréscimo do número de crimes, de 25 para 13, respectivamente. Contrariamente, no ano de 2007 e 2008 assiste-se a um acréscimo exponencial desse número, de 13 crimes em 2006 para 24 em

<sup>44</sup> Vide lugar na internet: <http://www.dgpj.mj.pt/sections/estatisticas-da-justica>.

2008 e 49 em 2009. O ano de 2008 regista um maior número de crimes, excedendo o dobro relativamente ao ano de 2007. No entanto, nos anos de 2009 e 2010 assiste-se à diminuição desse número, para 32 e 24 crimes registados, respectivamente. Tal facto dever-se-á ao melhoramento dos sistemas de protecção<sup>45</sup>, quer passivo quer activo, nos postos de abastecimento, como também a um papel mais participativo da PSP<sup>46</sup> na prevenção deste tipo de ilícito, conforme refere Mário Gomes: “a visita regular aos nossos postos tem melhorado substancialmente e, hoje, já é uma rotina”.

Gráfico VI - Total de crimes por tipo de rede de combustíveis



Fonte: DN/ PSP (gráfico elaborado por nós).

O gráfico VI representa uma perspectiva dos crimes de roubo em postos de abastecimento de combustíveis cometidos por tipo de rede de combustíveis. Deste modo, comprova-se que a rede GALP tem sido a mais vitimizada ao longo dos anos. Assiste-se, no entanto, a uma evolução tendencialmente progressiva na rede CEPSA/ TOTAL, enquanto que as redes BP e REPSOL tiveram um impacto progressivo até ao ano de 2008, ano em que foi registado um número superior de crimes de roubo, e que depois baixou significativamente nos anos seguintes. Contudo, outro tipo de redes que não as mencionadas também são alvos preferíveis dos autores deste tipo de ilícito.

### 1.1. Modus Operandi

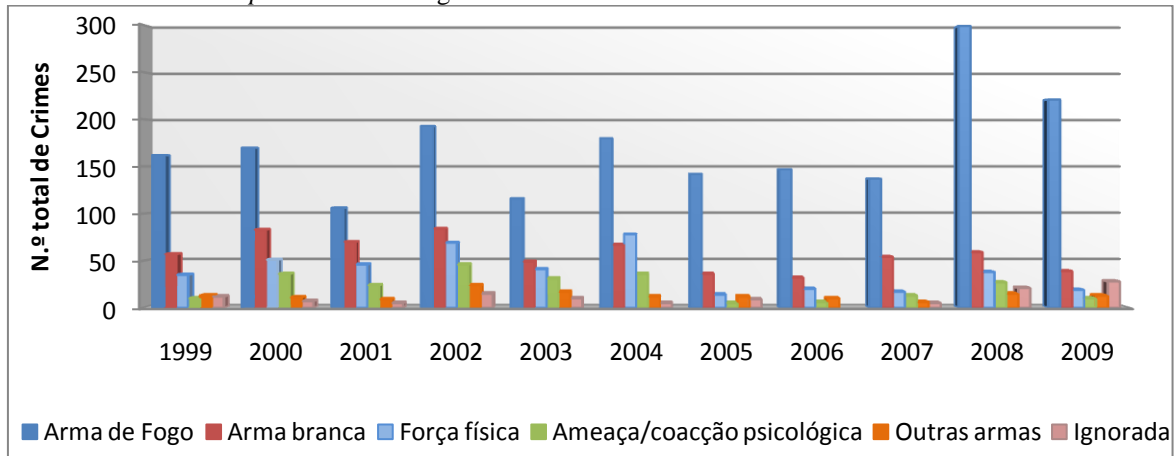
O modo como é cometido um crime de roubo em posto de abastecimento de combustíveis assume uma inegável importância na caracterização dos autores. Os gráficos seguintes – VII, VIII e IX – apresentam, primeiramente, a evolução do *modus operandi*

<sup>45</sup> Conforme o Dr. Pedro Barbot na entrevista 5, anexo VI.

<sup>46</sup> Vide, por exemplo, entrevista 1, anexo II.

dos autores dos crimes a nível nacional, entre os anos de 1999 e 2009, e de seguida entre os anos 2005 e 2010, e a sua relevância durante esse período nas Divisões do COMETLIS.

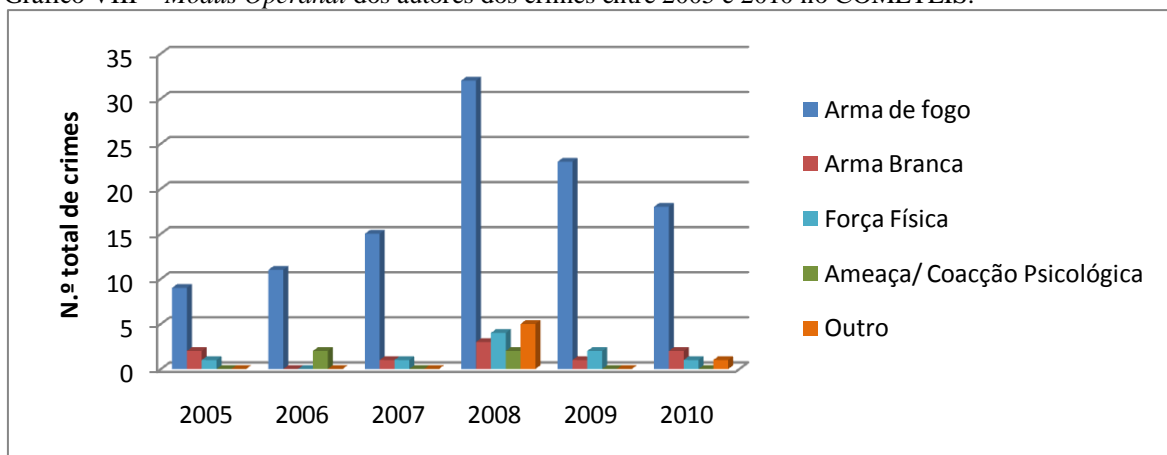
Gráfico VII - *Modus Operandi* em Portugal Continental.



Fonte: DGPJ (gráfico elaborado por nós).

Quanto ao tipo de arma utilizada pelos agentes/ suspeitos nos crimes de roubo em postos de abastecimento de combustíveis, o gráfico VII clarifica que o uso de arma de fogo constitui a forma de execução mais utilizada nesta actividade criminosa. Em segunda posição, verificamos a execução deste tipo de crime com recurso a arma branca, à excepção do ano de 2004, onde o recurso à força física o supera ligeiramente. Este último recurso adquire a terceira posição em termos de execução do acto. Por último, a ameaça/coacção psicológica e o recurso a outras armas (instrumento de trabalho, veneno ou outro produto químico) constituem as formas de execução deste tipo de crime.

Gráfico VIII – *Modus Operandi* dos autores dos crimes entre 2005 e 2010 no COMETLIS.

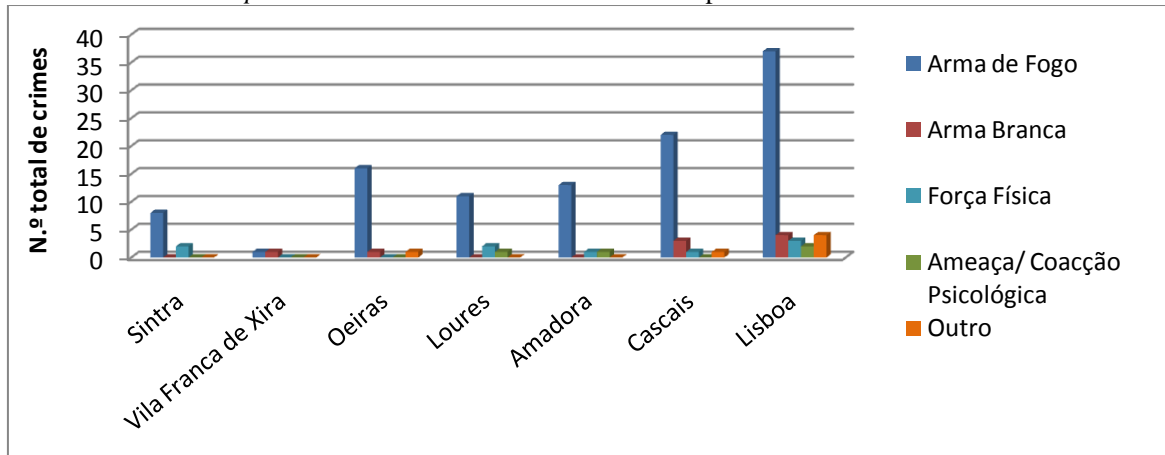


Fonte: DN/ PSP (gráfico elaborado por nós).

Conforme se pode verificar no gráfico VIII, entre 2005 e 2010, o *modus operandi* que assume imediato destaque é o cometimento do crime com recurso a arma de fogo. Já o

recurso a outro tipo de arma ou força não apresenta valores significativos, à excepção do ano de 2008, motivo explicado pelo elevado número de crimes ocorridos nesse ano. Da análise do gráfico, verifica-se que a tendência ao longo do tempo é para que este crime seja cometido com recurso a arma de fogo.

Gráfico IX – *Modus Operandi* dos autores dos crimes distribuído pelas Divisões do COMETLIS.



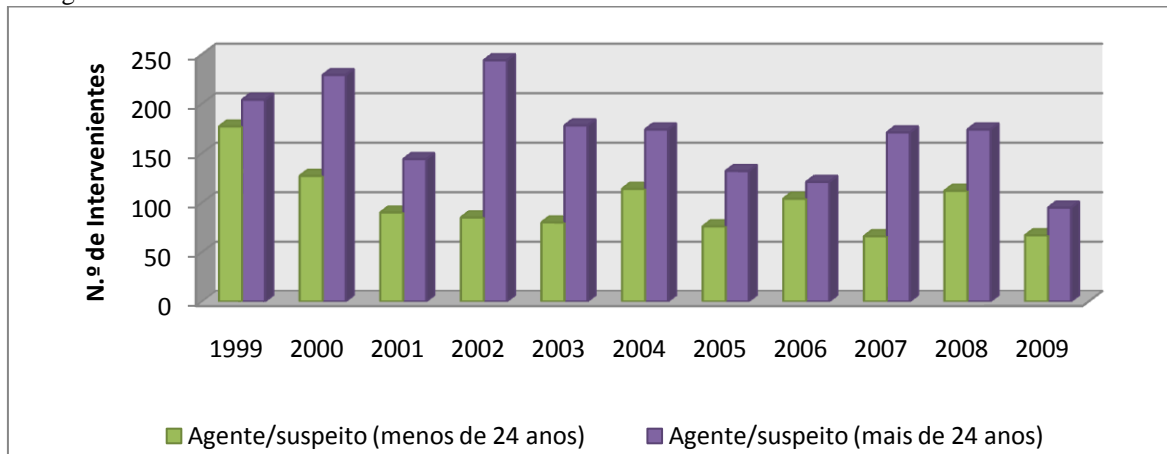
Fonte: DN/ PSP (gráfico elaborado por nós).

A mesma percepção do gráfico VIII é verificada, também, no gráfico IX, onde o recurso a arma de fogo é o *modus operandi* com maior incidência. Assiste-se, no entanto, na Divisão de Lisboa, ao recurso, em menor número, a outro tipo de arma ou à força física para o cometimento do crime de roubo em posto de abastecimento de combustíveis.

## 1.2. Os autores dos crimes

No crime de roubo em postos de abastecimento de combustíveis, é importante saber quantos são os indivíduos que cometem este tipo de crime, bem como as suas idades e o seu sexo. Os gráficos seguintes – X, XI, XII e XIII – apresentam, primeiramente, a nível nacional o escalão etário e o sexo dos potenciais autores, e de seguida, a evolução do número de autores dos crimes entre os anos 2005 e 2010, e a sua relevância durante esse período nas Divisões do COMETLIS.

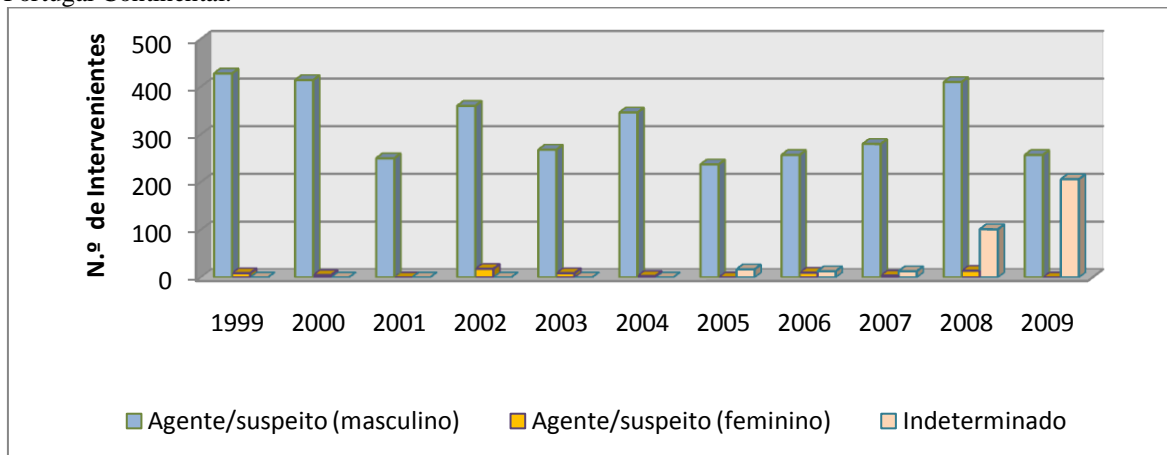
Gráfico X - Número de intervenientes (agentes/ suspeitos) em crimes registados segundo o escalão etário, em Portugal Continental.



Fonte: DGPJ (gráfico elaborado por nós).

Perante o estudo dos dados do gráfico X pode aferir-se que o número de agentes/suspeitos intervenientes em crimes registados, em Portugal, têm, maioritariamente, idade superior a 24 anos. Pode-se verificar ainda que, nos anos de 2000, 2002, 2003 e 2007, existe um contraste, onde os agentes/suspeitos com mais de 24 anos são quase o dobro dos agentes/suspeitos com menos de 24 anos. Contudo, nos anos de 1999, 2001, 2004, 2005, 2006, 2008 e 2009, um agente/suspeito com menos de 24 anos assume uma inequívoca participação no cometimento deste tipo de crime.

Gráfico XI - Número de intervenientes (agentes/ suspeitos) em crimes registados segundo o sexo, em Portugal Continental.



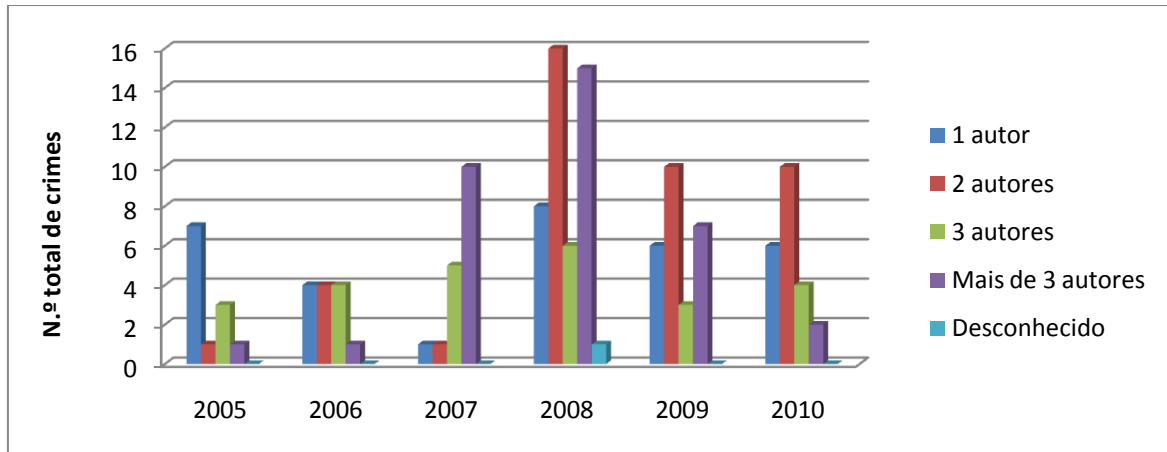
Fonte: DGPJ (gráfico elaborado por nós).

Da análise dos dados do gráfico XI, pode aferir-se que o número total de agentes/suspeitos intervenientes em crimes registados são maioritariamente do sexo masculino e que os crimes praticados por agentes/suspeitos de sexo feminino são em número muito reduzido, nulo ou quase nulo. Contudo, verificamos que nos anos de 2008 e 2009 foram registados crimes, em número considerável, onde não foi possível identificar o sexo dos



agentes/ suspeitos intervenientes nos roubos em postos de abastecimento de combustíveis. Esta indeterminação dever-se-á a uma prática criminosa onde os agentes/ suspeitos intervenientes actuam de forma dissimulada, não sendo possível às vítimas reconhecer, nem mesmo com o auxílio aos meios de videovigilância, o sexo dos agentes/ suspeitos.

Gráfico XII – Número de autores entre 2005 e 2010 no COMETLIS.

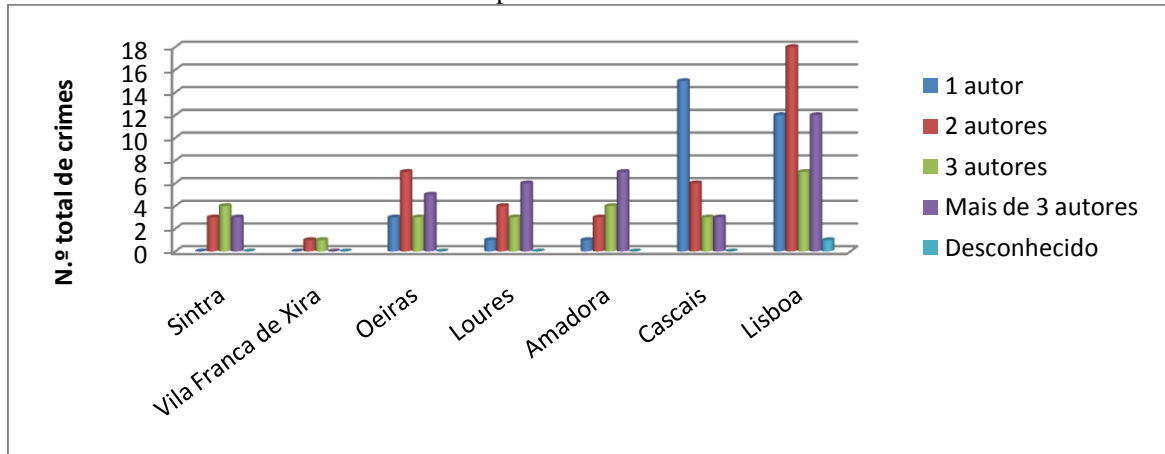


Fonte: DN/ PSP (gráfico elaborado por nós).

O crime de roubo em posto de abastecimento de combustíveis, conforme se pode verificar no gráfico XII, ao longo do tempo, tem sido cometido por dois autores. No ano de 2005, a tendência era para que este fenómeno fosse cometido por um só autor isolado, contrariamente ao que se viria a verificar nos anos a seguir, onde, no ano de 2007, a tendência era para ser cometido por mais de três autores, assumindo este facto também destaque no ano de 2008, mas verificando-se em 2009 e 2010 um decréscimo exponencial. Ao invés do que se poderia esperar, no ano de 2008, o crime foi cometido maioritariamente por dois indivíduos, tendência que se manteve nos anos seguintes, 2009 e 2010. À excepção do ano de 2007, verifica-se uma estabilidade no número de crimes cometidos por três ou só por um autor isolado<sup>47</sup>.

<sup>47</sup> Para mais detalhes, *vide* entrevista 6, anexo VIII.

Gráfico XIII – Número de autores distribuído pelas Divisões do COMETLIS.



Fonte: DN/ PSP (gráfico elaborado por nós).

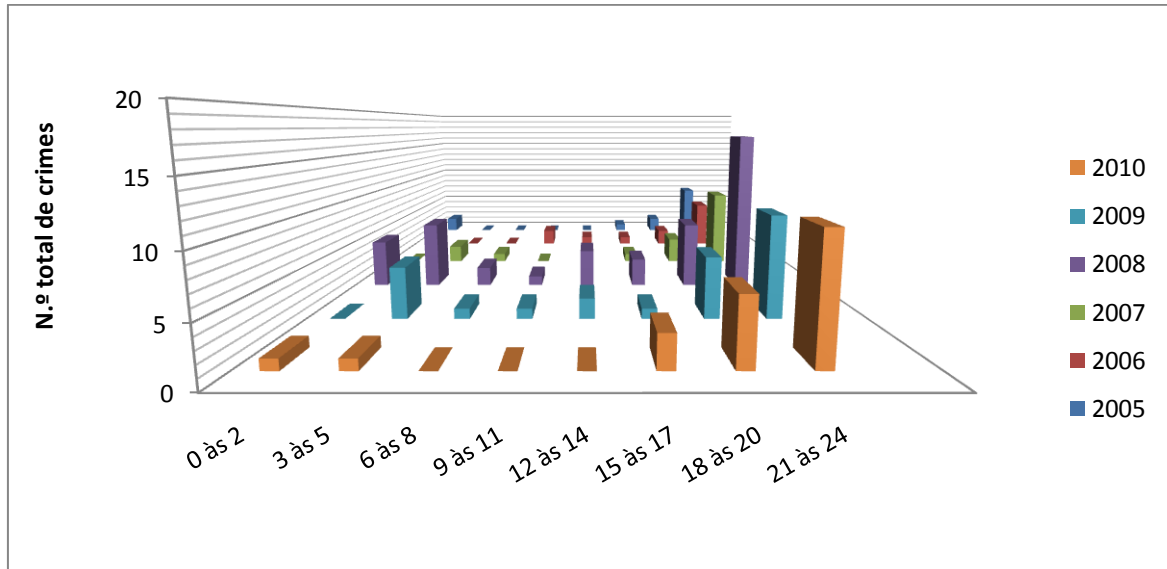
O gráfico XIII descreve a tendência relativamente ao número de autores notados em cada Divisão do COMETLIS, no período compreendido entre 2005 e 2010. Na Divisão de Sintra, a tendência é para que o crime seja cometido por três autores, contudo, também pode ser cometido por dois ou mais de três autores. Na Divisão de Vila Franca de Xira, devido ao reduzido número de crimes, não se consegue apurar a tendência para o cometimento deste tipo de crime. Já na Divisão de Oeiras e na Divisão de Lisboa, a tendência é para que o cometimento deste tipo de crime seja por dois autores, contudo, também pode ser cometido, em menor número, por mais de três autores ou por um autor isolado. Na Divisão de Loures e Amadora, a tendência é para que o crime seja cometido por mais de três autores. Na Divisão de Cascais, o cometimento deste tipo de crime por um só autor assume a tendência.

Da análise individual de cada crime e do estudo dos gráficos anteriores conclui-se que a maioria dos autores dos crimes de roubo em posto de abastecimento de combustíveis é, maioritariamente, do sexo masculino e de uma faixa etária jovem, e que a tendência é para o crime ser cometido por dois autores ou só por um autor isolado.

### **1.3. Período da ocorrência**

Dados como a hora, o dia e o mês permitem caracterizar melhor o período em que é cometido um crime de roubo em posto de abastecimento de combustíveis. Os gráficos seguintes – XIV, XV e XVI – apresentam a evolução destes mesmos períodos entre o ano de 2005 e 2010 no COMETLIS.

Gráfico XIV – Período horário das ocorrências.



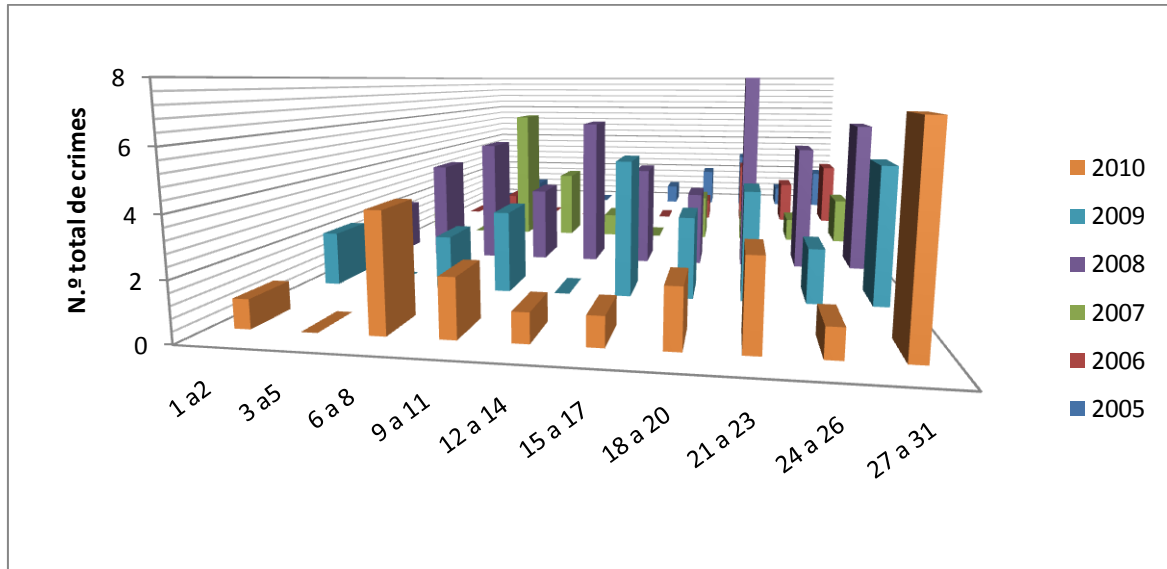
Fonte: DN/ PSP (gráfico elaborado por nós).

A perspectiva que o gráfico XIV nos confere permite afirmar que o período horário mais propício ao cometimento do crime de roubo em postos de abastecimento de combustíveis se situa entre as 18h e as 24h. Neste mesmo período, as últimas três horas do dia, das 21h às 24h, reúne a maioria dos crimes, assumindo a tendência ao longo dos anos.

Verificamos ainda ao longo dos anos alguns “picos” nas primeiras horas da madrugada, das 0h às 5h; no entanto, esta tendência assume apenas alguns crimes. Facilmente verificamos que a tendência para o cometimento deste ilícito ocorre durante o período nocturno, começando desde logo ao anoitecer (18h). Isto permite aferir que os autores deste tipo de crime são indivíduos que procuram os momentos do dia em que existe uma menor visibilidade, associado a um decréscimo da população nas ruas, o que proporciona aos autores actuar de forma dissimulada. Durante a noite<sup>48</sup>, os postos de abastecimento não são, particularmente, reforçados por mais funcionários. Contudo, por ser um crime que é cometido, maioritariamente, durante o período nocturno, são dadas instruções aos operadores/ funcionários para que colaborem e não ofereçam resistência aos “assaltantes”. As indicações são para que o montante numerário em caixa seja mínimo, e que se efectuem sangrias regularmente.

<sup>48</sup> Vide entrevistas 1 a 5, anexos II a VI.

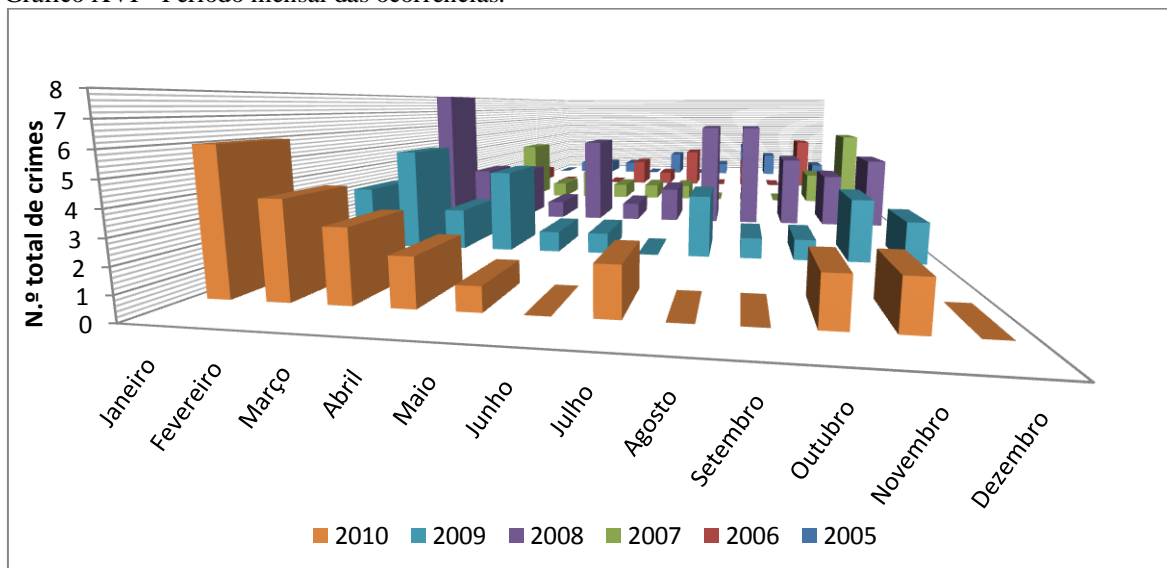
Gráfico XV – Período diário das ocorrências.



Fonte: DN/ PSP (gráfico elaborado por nós).

A perspectiva do gráfico XV não é a mesma do gráfico XIV. É necessário analisar este gráfico cuidadosamente para ter a ilação dos dias mais propícios à ocorrência deste tipo de crime. À primeira vista, verifica-se que os últimos dias do mês (27 a 31) são os dias que têm vindo a assumir a tendência para o cometimento do crime de roubo em posto de abastecimento de combustíveis. No entanto, este tipo de crime regista-se, também, durante os outros dias do mês, mas com menor frequência. Da análise do gráfico afere-se ainda que entre os dias 6 e 8 e entre os dias 21 e 23 se registam valores significativos.

Gráfico XVI - Período mensal das ocorrências.



Fonte: DN/ PSP (gráfico elaborado por nós).

O gráfico XVI espelha o período mensal onde se registam as ocorrências. Os primeiros meses do ano (Janeiro a Abril) são os meses que ao longo dos anos têm vindo a

assumir a tendência para este tipo de crime, facto que poderá ser explicado por uma maior duração do período nocturno nestes meses (conforme comprova o gráfico XIV), embora se registre também um número significativo de crimes no final do ano (Outubro a Dezembro). O ano de 2008 não se relaciona com os outros anos por duas razões evidentes: a primeira é devido ao elevado número de crimes que ocorreu durante este ano, e a segunda porque este elevado número de crimes está distribuído ao longo do ano, com especial incidência nos meses de Janeiro, Agosto e Setembro.

## **2. Caracterização geral dos sistemas de protecção activa e passiva**

Concordando com a opinião do Dr. João Dinis Esteves<sup>49</sup>, “é sempre muito importante fazer qualquer coisa, não fazer nada é que é mau”. Quando questionados sobre quais os sistemas de protecção instalados nos postos de abastecimento<sup>50</sup>, a maioria dos entrevistados revelou o sistema de videovigilância (CCTV) como aquele que deveria existir em todos os postos, contudo, foram enumerados outros sistemas, tais como os cofres, as grades de segurança, pinos contra arrombamento, botões de pânico (Programa Abastecimento Seguro), alarmes de intrusão, segurança privada (transporte de valores), alarme ligado ao telemóvel do responsável do posto, vidros à prova de bala, alarme avisador de excesso de caixa, entre outros.

A instalação e a implementação destes sistemas<sup>51</sup> são assegurados pela própria empresa, embora esta possa recorrer a empresas específicas para a instalação de determinado tipo de sistema. Normalmente, os sistemas de protecção são instalados na fase de construção do posto de abastecimento e as Forças de Segurança, em particular a PSP, não estão de alguma forma envolvidas<sup>52</sup> no planeamento e na implementação desses sistemas, à excepção do Programa Abastecimento Seguro.

Desta forma, questionados os entrevistados sobre quais os sistemas de protecção que estavam a ser pensados<sup>53</sup> para todos os postos de abastecimento, as respostas foram unânimes: sistema de videovigilância (CCTV), caminhando para um sistema interactivo que permita a uma central privada o contacto visual com o posto 24 horas/ dia, bem como a existência de cofres blindados e enterrados. Os operadores tenderão a trabalhar de porta fechada, recebendo os pagamentos pela gaveta passa-valores (trabalhando em modo de

---

<sup>49</sup> Conforme o Dr. João Dinis Esteves na entrevista 3, anexo IV.

<sup>50</sup> Vide entrevistas 1 a 5, anexo II a VI.

<sup>51</sup> Vide entrevistas 1 a 5, anexo II a VI.

<sup>52</sup> Vide entrevistas 1 a 5, anexo II a VI.

<sup>53</sup> Vide entrevistas 1 a 5, anexo II a VI.

pré-pagamento). Para fazer face aos furtos de abastecimento com fuga, as principais redes de combustíveis, em parceria com a APETRO, estão a desenvolver um sistema de detecção de matrículas que permita reconhecer um veículo quando este se prepara para cometer o mesmo ilícito. No prolongamento deste prisma, o Dr. João Dinis Esteves<sup>54</sup> sugere a importância de Comissões, como é exemplo a Comissão para a Segurança dos Postos de Abastecimento de Combustíveis, e o Dr. Pedro Barbot<sup>55</sup> sugere a existência de um sistema judicial mais rápido e severo, para fazer baixar os índices de criminalidade neste sector.

Todos os sistemas de protecção desempenham uma missão específica e em conjunto complementam-se. O Dr. Luís Costa Silva afirma que, “na verdade, nenhum dos sistemas é ineficaz”<sup>56</sup>; “os sistemas são eficazes para o fim a que se destinam e para o propósito que nos leva a adquiri-los, porém têm as suas limitações”<sup>57</sup>. A sua total ou parcial eficácia vai ao encontro, segundo as palavras de João Dinis Esteves<sup>58</sup>, de “tentarmos aumentar o risco para o bandido”.

## **2.1. O caso particular do Programa Abastecimento Seguro**

Segundo o Dr. Pedro Barbot<sup>59</sup>, é necessário que “haja uma maior colaboração entre as Forças de Segurança e as companhias para o desenvolvimento do reforço da segurança”, assim como “não deixar morrer algumas boas iniciativas como o abastecimento seguro”.

O Programa Abastecimento Seguro, anteriormente abordado no capítulo III, é aqui descortinado, relativamente à sua articulação com as forças de segurança, cuja gestão é da responsabilidade da PSP, e à sua relação com os sistemas de protecção activa e passiva e aos crimes de roubo em posto de abastecimento de combustíveis na Área Metropolitana de Lisboa.

Os gráficos seguintes – XVII e XVIII – representam a distribuição do total de postos por Divisão, e quais as redes onde está instalado o Programa Abastecimento Seguro. Desta forma, é possível obter uma melhor percepção da sua representatividade na Área Metropolitana de Lisboa.

---

<sup>54</sup> Conforme o Dr. João Dinis Esteves, na entrevista 3, anexo IV.

<sup>55</sup> Conforme o Dr. Pedro Barbot, na entrevista 5, anexo VI.

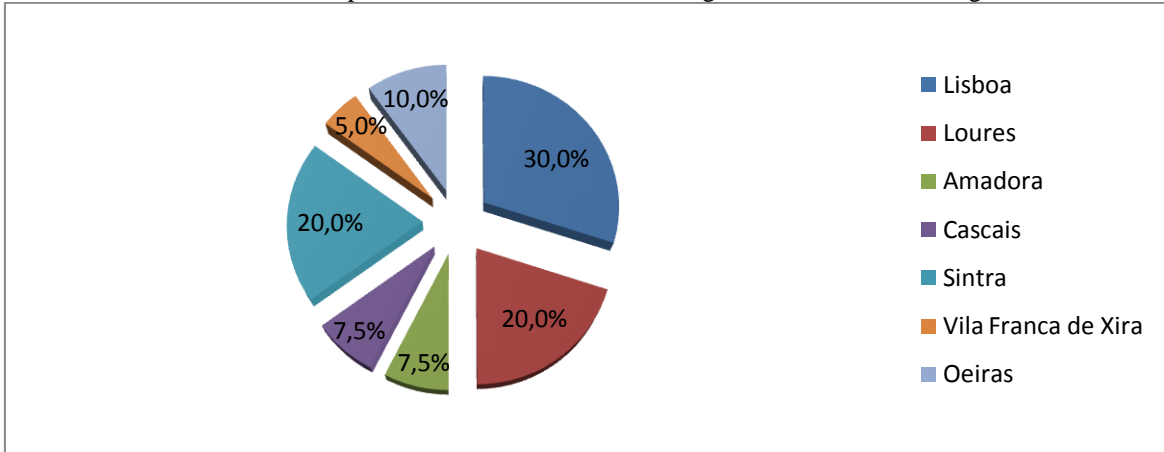
<sup>56</sup> Conforme o Dr. Luís Costa Silva, na entrevista 2, anexo III.

<sup>57</sup> Conforme o Dr. Ricardo Coimbra, na entrevista 4, anexo V.

<sup>58</sup> Conforme o Dr. João Dinis Esteves, na entrevista 3, anexo IV.

<sup>59</sup> Conforme o Dr. Pedro Barbot, na entrevista 5, anexo VI.

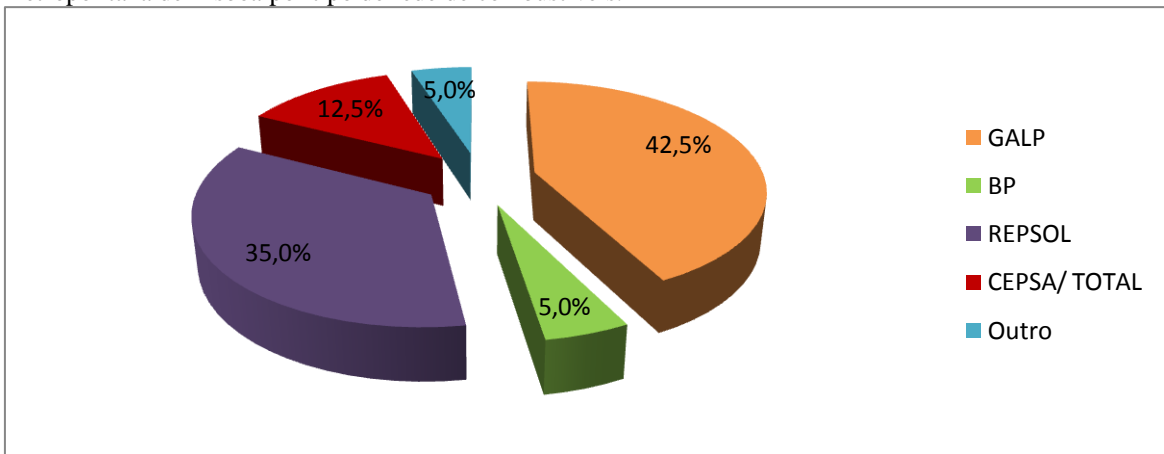
Gráfico XVII - Número total de postos de abastecimento com Programa Abastecimento Seguro.



Fonte: DN/ PSP (gráfico elaborado por nós).

A Divisão de Lisboa é a que reúne um maior número de adesões, cerca de 30,0%, seguida da Divisão de Loures e Sintra, ambas com 20,0%. A Divisão de Oeiras com 10,0% e as Divisões da Amadora e Cascais registam 7,5%, e, em menor número, a Divisão de Vila Franca de Xira regista apenas 5% dos postos onde está instalado este Programa.

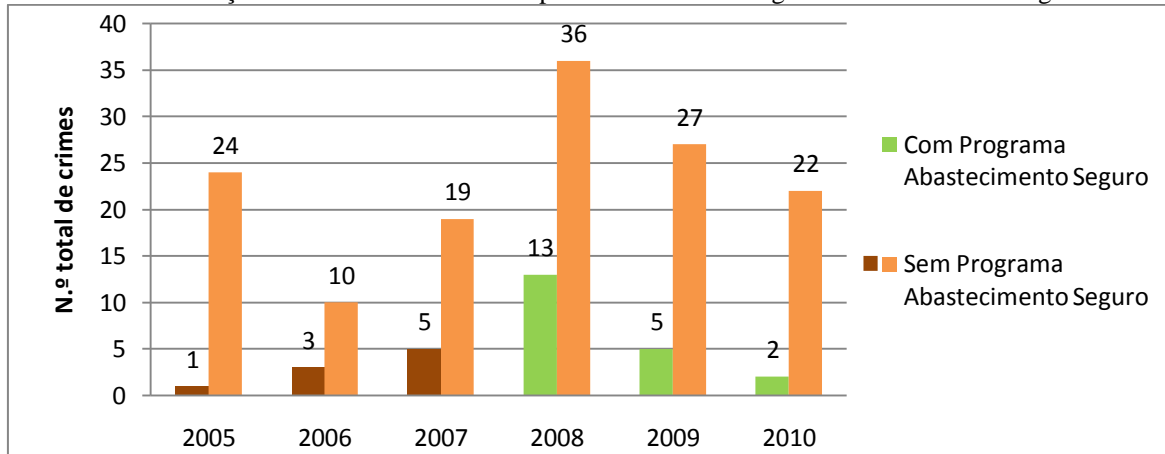
Gráfico XVIII - Total de postos de abastecimento com Programa Abastecimento Seguro na Área Metropolitana de Lisboa por tipo de rede de combustíveis.



Fonte: DN/ PSP (gráfico elaborado por nós).

A distribuição do número total de postos com Programa Abastecimento Seguro, na Área Metropolitana de Lisboa, pelas principais redes de combustíveis está exposta no gráfico acima. Facilmente se verifica que as redes GALP e REPSOL possuem um maior número de adesões, com 42,5% (17) e 35,0% (14), respectivamente. Por sua vez, com um menor número de adesões estão as redes CEPSA/ TOTAL com 12,5% (5), BP com 5,0% (2), e outro tipo de redes também com 5,0% (2).

Gráfico XIX - Evolução do número de crimes em postos com e sem Programa Abastecimento Seguro.



Fonte: DN/ PSP (gráfico elaborado por nós).

No gráfico XIX é feita a distinção do número total de crimes ocorridos em postos com e sem Programa Abastecimento Seguro, cuja implementação apenas ocorre em 2008. A ilação que se retira em primeiro lugar está relacionada com o ano de 2008, em que, por ser o ano em que ocorreram mais crimes (49), se registaram, consequentemente, mais crimes nos postos que aderiram ao Programa Abastecimento Seguro, facto que poderá ser explicado por duas razões: existência de conhecimentos privilegiados pelos autores do crime<sup>60</sup> ou segundo o Dr. Mário Gomes<sup>61</sup>, “os assaltos hoje são uma questão de sorte ou azar (...) é uma questão de (...) ter o azar de estar no caminho deles (...) eles não têm um critério de assaltar a marca A, B ou C, é o posto que estiver no caminho”. No gráfico XIX verifica-se, ainda, entre 2005 e 2007 (a castanho) o número de crimes ocorridos nos futuros postos que iriam em 2008 aderir ao Programa Abastecimento Seguro.

Com a implementação do Programa Abastecimento Seguro no ano de 2008, existiu, por parte da CPA, um controlo efectivo e preciso. Esse controlo começa a ser contabilizado e dá origem à tabela II – a seguir apresentada. Esta regista o número total de alarmes teste, alarmes falsos com e sem resposta policial e de alarmes reais registados pela CPA de Lisboa, relativamente às situações verificadas na Área Metropolitana de Lisboa.

<sup>60</sup> Conforme o Inspector-Chefe Miguel Gonçalves, na entrevista 6, anexo VIII.

<sup>61</sup> Conforme o Dr. Mário Gomes, na entrevista 2, anexo II.



Tabela II - Alarmes referentes ao Programa Abastecimento Seguro registados pela CPA na Área Metropolitana de Lisboa.

Ano	Alarmes teste	Alarmes Falsos			Alarmes Reais
		Com resposta policial	Sem resposta policial	Total	
2008	35	50	21	71	19
2009	4	7	29	36	5
2010 (1.º Semestre)	9	33	21	54	5

Fonte: DN/ PSP e <http://www.portalseguranca.gov.pt><sup>62</sup> (tabela elaborada por nós).

Da análise da tabela II afere-se que em 2008, em comparação com o ano de 2009 e o 1.º semestre de 2010 foram realizados mais alarmes teste, sobretudo para testar a eficácia deste Programa; contudo foram identificados mais alarmes falsos (descuidos e outros fins que não justificava a intervenção policial), e também alarmes reais (comprovado pelo gráfico anterior). Nesta tabela, verifica-se ainda que existiu uma maior resposta por parte da PSP às solicitações de crime em posto de abastecimento de combustíveis, mesmo tratando-se de falso alarme, à excepção do ano de 2009, ano em que existiu uma grande quantidade de alarmes falsos que não foram correspondidos com resposta policial.

Na tabela II são ainda identificados 19 alarmes reais em 2008, cinco (5) alarmes reais em 2009 e igualmente 5 (cinco), no 1.º semestre de 2010. Contudo, confrontado o gráfico anterior, em 2008, apenas 13 crimes, e no 1.º semestre de 2010, apenas dois (2) crimes, foram registados pela PSP como roubo em posto de abastecimento de combustíveis na Área Metropolitana de Lisboa. Presume-se que tal facto possa estar relacionado com furtos, danos ou outro tipo de crime ocorrido num posto de abastecimento, por corresponder aos 18,56% (31) dos crimes que não foram analisados por estarem tipificados com outra conotação estatística, ou por ter lugar num outro posto, cuja área territorial é da competência de outra força policial que não a PSP.

Quando se dá o alerta de um alarme nestes locais, há logo o desencadear da força policial para o local da ocorrência, sendo a resposta policial a mesma, quer se trate de falso alarme ou de alarme real. Para o Subintendente Carlos Martins<sup>63</sup>,

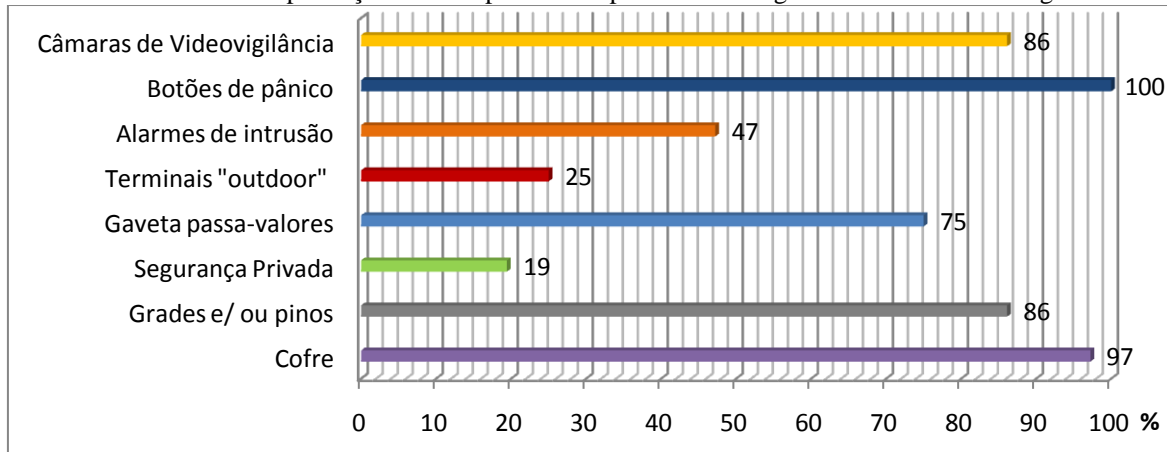
Há sempre um tempo de resposta que é obrigatório haver, que é aquele tempo entre o alarme e os recursos chegarem ao local, mas isso não faz dele um sistema ineficaz ou sem sucesso (...) o sistema abastecimento seguro é operacional, não tenho nenhuma dúvida de que o é.

<sup>62</sup> Lugar na internet que disponibiliza informação sobre os resultados de Programas específicos de policiamento, de prevenção ou de acção especiais.

<sup>63</sup> Vide entrevista 7, anexo IX.

O gráfico XX faz uma caracterização significativa dos sistemas de protecção activa e passiva nos postos de abastecimento de combustíveis, na Área Metropolitana de Lisboa, onde está instalado o Programa Abastecimento Seguro, 90% (36) dos 40 postos (facto explicado por uma ausência de uma resposta com precisão).

Gráfico XX - Sistemas de protecção activa e passiva em postos com Programa Abastecimento Seguro.



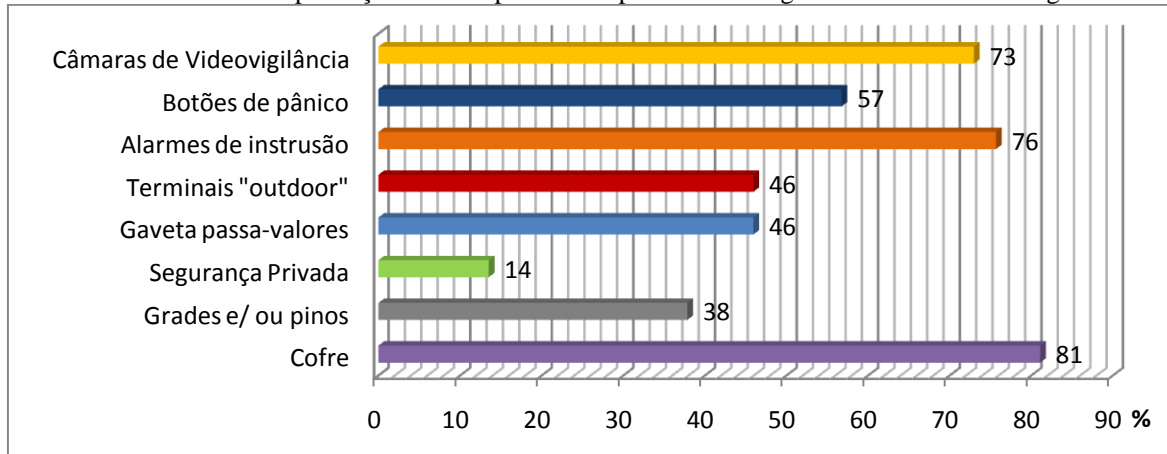
Fonte: BP, CEPSA/ TOTAL, GALP, REPSOL (gráfico elaborado por nós).

Da análise do gráfico XX, verifica-se que, entre os sistemas representados, e não fazendo nenhuma distinção entre sistemas de protecção activa e passiva, o cofre, as grades e/ ou pinos, a gaveta passa-valores, os botões de pânico e as câmaras de videovigilância são os que obtêm uma maior representação (superior a 80%)<sup>64</sup>. Ao invés, os terminais automáticos não são uma escolha por parte das redes de combustíveis e o recurso a segurança privada ou a alarmes de intrusão apenas se verifica em alguns postos. Esta decisão passa pelo encerramento do posto durante o período nocturno e pela aposta<sup>65</sup> em “postos mais críticos e consoante o momento (...) acautelando situações potencialmente reconhecidas de aglomerados, por exemplo: feiras, eventos especiais, deslocações de claques desportivas”.

<sup>64</sup> Vide entrevista 1 a 5, anexos II a VI.

<sup>65</sup> Vide entrevista 2, anexo III.

Gráfico XXI - Sistemas de protecção activa e passiva em postos sem Programa Abastecimento Seguro.



Fonte: ANAREC.

Os dados apresentados no gráfico XXI foram disponibilizados pela ANAREC e inclui a recolha de informações sobre os sistemas de protecção activa e passiva existentes em postos de abastecimento de combustíveis da Área Metropolitana de Lisboa (37 postos), onde não está instalado o Programa Abastecimento Seguro.

Nesta amostra aleatória de postos da Área Metropolitana de Lisboa, é possível extrair através do gráfico XXI que, à semelhança do revelado pelo gráfico XX, existem sistemas instalados na maior parte dos postos, nomeadamente o cofre (81%), os alarmes de intrusão (76%), as câmaras de videovigilância (73%), os botões de pânico ligados a uma central privada de alarmes (57%), as gavetas passa-valores e os terminais “outdoor” (ambos 46%), e, em menor número, as grades de protecção e os pinos contra arrombamento (38%) e a contratação de segurança privada (14%). Do cruzamento de informação dos dois gráficos anteriores, verifica-se que os sistemas de protecção activa e passiva não têm uma variância significativa em função da existência ou não de Programa Abastecimento Seguro no posto de abastecimento. O facto de ter este Programa, um botão de pânico ligado à CPA da PSP, traduz-se num sistema complementar aos outros já existentes.

**“Se conseguires julgar-te,  
provas que és um verdadeiro sábio.”**

Antoine de Saint-Exupéry – O Príncipezinho

## **CAPÍTULO VI**

### **Discussão dos Resultados**

#### **1. Análise e discussão dos resultados**

Enquadrado e caracterizado o crime de roubo em posto de abastecimento de combustíveis e descrita a eficácia e relevância dos sistemas de protecção activa e passiva, em particular do Programa Abastecimento Seguro, nestes locais, na Área Metropolitana de Lisboa, surge aqui a necessidade de clarificar e enquadrar o papel da PSP, recorrendo, para tal, ao contributo da entrevista concedida pelo Subintendente Carlos Martins.

Discutindo, em primeiro lugar os resultados obtidos em função dos objectivos enunciados neste estudo, o primeiro objectivo, a prevalência do crime de roubo em posto de abastecimento de combustíveis na Área Metropolitana de Lisboa teve um grande impacto no ano de 2008, ao contrário do verificado nos anos anteriores e seguintes. A motivação para este crime, o dinheiro rápido e fácil, em consequência de outro tipo de factores, como a falta de emprego<sup>66</sup>, pode ter estado na origem destes factos. No entanto, acredita-se que o melhoramento dos sistemas de protecção activa e passiva, a implementação do Programa Abastecimento Seguro em alguns postos e a consequente visita regular das Forças de Segurança aos postos de abastecimento contrariem as expectativas dos potenciais autores, inibindo-os de actuar. Quanto ao período mais propício à ocorrência deste tipo de crime, aferimos que as últimas horas do dia (18h às 24h), e, sobretudo, o final do mês, em especial nos primeiros meses do ano (Janeiro a Abril) concentram grande número dos crimes, entre 2005 e 2010. Este período temporal tende a assumir a preferência dos potenciais autores. Curiosamente, a rede GALP apresenta-se como a rede com maior vitimização.

No que concerne ao segundo objectivo, os potenciais autores deste tipo de crime tendem a ser indivíduos jovens do sexo masculino. Segundo o Inspector Miguel Gonçalves<sup>67</sup>,

---

<sup>66</sup> Conforme o Inspector-Chefe Miguel Gonçalves, na entrevista 6, anexo VIII.

<sup>67</sup> Para uma melhor ilação das características e “perfis” dos autores dos crimes, vide, por exemplo, a entrevista 6, ao Inspector-Chefe Miguel Gonçalves, anexo VIII.

O *modus operandi* mais frequente são os assaltos efectuados em grupo, por jovens, com recurso a extrema violência, e que por norma efectuam três a quatro assaltos seguidos. Os indivíduos estão encapuzados, com luvas, utilizam uma arma de fogo que possa facilmente intimidar (caçadeira de canos serrados). (...) Utilizam um veículo, que seja fácil ser furtado, o qual depois abandonam.

Este conjunto de características aparenta ser o protótipo do criminoso mais comum. A explicação mais plausível parece residir na delinquência juvenil e na relação social pouco estruturada dos jovens. Uma vez definida a sua identidade e posição social, o indivíduo tenderá a estabilizar, não sentindo mais a necessidade de se demarcar através de comportamentos desviantes (Kuhn & Agra, 2010). A família, a escola bem como o grupo de amigos são os elementos-chave na passagem da desviância juvenil à delinquência adulta.

Porém, ao contrário do que, por norma, se entende, acreditamos que os jovens delinquentes não são vítimas de nenhum desarranjo mental. O que eles revelam é uma inadaptação ao mundo exterior, situação que pode aparecer associada a uma precária condição social, afectiva e económica (Costa & Soares, 2002:75).

Para ter um perfil criminal de um autor, é imprescindível ter presente um conjunto de informações sobre as características mais frequentes em cada tipo de autor. Deste modo, a teoria da escolha racional tende a ser potencialmente preferível na sustentação da maioria dos crimes cometidos em postos de abastecimento de combustíveis. Kuhn e Agra (2010) argumentam que existe um número considerável de estudos criminológicos que referem que em cada um de nós existe uma base de comportamento desviante, sendo necessário ter em conta os aspectos sociais para descortinar as motivações que levam à passagem ao acto criminoso e contrariar a predisposição que atinge mais certas pessoas do que outras. A escolha para este acto ilícito parece residir na escolha racional que cada um faz em função das oportunidades e da relação custo-benefício que advém do acto.

Quanto ao terceiro objectivo, os sistemas de protecção activa e passiva apresentam-se como a primeira defesa dos postos de abastecimento de combustíveis. Enunciou-se, no ponto 2 do capítulo anterior, uma súmula dos sistemas de protecção que podem ser encontrados em postos de abastecimento de combustíveis. Comprovou-se que nem todos os postos estão munidos de câmaras de videovigilância, cofres, gavetas passa-valores e grades e/ ou pinos. Isto permite-nos aferir que não existe um ponto de referência que indique a todos os postos que devem possuir determinados sistemas de protecção activa e de protecção passiva, e que a implementação destes sistemas é arbitrário e ao critério do responsável do posto.

No que diz respeito ao quarto objectivo, o Programa Abastecimento Seguro, anteriormente abordado, é um programa que, estando sob a alçada da PSP, assume um papel fundamental na intervenção das forças de segurança, de uma forma “musculada e emergente”<sup>68</sup>. No entanto, o Subintendente Carlos Martins adianta que este programa “cai um pouco em descrédito pela sua má utilização, por não haver um perigo eminente na altura em que este sistema é accionado, e não estando de modo algum vocacionado para as questões dos abastecimentos com fuga”<sup>69</sup>, afirmando ainda que este sistema foi “preparado e pensado para (...) não na sua totalidade (postos) mas para uma grande maioria”. Comprovou-se que antes da instalação deste Programa, nos postos que futuramente iriam aderir, em 2008, a este Programa, registou-se um número reduzido de crimes. Em consequência de nesse ano (2008) se ter registado um maior número de crimes na Área Metropolitana de Lisboa, registou-se um elevado número de crimes nestes postos. Contudo, os anos seguintes traduzem uma diminuição significativa do número de crimes nos postos com este Programa. De notar que este Programa comporta um botão de pânico que não é do conhecimento do público e não é, de alguma forma, divulgado que este sistema de protecção está instalado em determinado posto de abastecimento.

Por sua vez, o quinto objectivo retoma a ideia referida no terceiro objectivo; como não existe legislação que obrigue os postos de abastecimento de combustíveis a ter determinados sistemas de protecção, deveriam ser exigidos “padrões mínimos de segurança” a um nível global. Por sua vez, a PSP, em particular, “deveria estar envolvida nesse planeamento” e as Forças de Segurança, em geral, “teriam de ser ouvidas e teriam que estar activamente envolvidas na construção dessas regras”. “A PSP não pode impor aos vendedores ou aos revendedores a implementação de sistemas de protecção ou de auto-protecção, não é esse o papel”, e que, “teria de haver um trabalho a montante muito intenso junto dos alvos”, cuja “vontade não pode ser só de um lado, tem de ser dos dois”, refere o Subintendente Carlos Martins.

Para o Subintendente Carlos Martins, era importante “que este tipo de estabelecimentos (...) fossem obrigados a ter um mínimo de mecanismos de protecção (...) e não deixar isto ficar ao critério de cada posto”, sugerindo, ainda, que publicitar, por exemplo, que o posto possui sistema de videovigilância, cofre, ou tem pouco dinheiro em caixa, faz com que esta publicidade se torne um efeito dissuasor junto dos potenciais autores.

---

<sup>68</sup> Conforme o Subintendente Carlos Martins, na entrevista 7, anexo IX.

<sup>69</sup> Conforme se pode verificar na tabela II, um grande número de alarmes falsos registados.

## CONCLUSÃO

Este trabalho, subordinado ao tema: *Sistemas de Protecção Activa e Passiva em Postos de Abastecimento de Combustíveis – o Papel da PSP*, encerra uma panóplia de informações úteis no combate à criminalidade registada em postos de abastecimento de combustíveis.

A pertinência deste trabalho faz com que possamos progredir num tema que preocupa, não só os indivíduos que trabalham ou estão de alguma forma ligados a este sector, como também as forças de segurança e a população em geral. Por se tratar de um fenómeno cujo combate se tem vindo a afirmar cada vez mais intensivo, através do estabelecimento de parcerias entre entidades públicas e privadas, a preocupação do Estado com este problema assumiu os primeiros contornos em 2002 com o estabelecimento de uma ligação directa, através da rede Telecel, entre os postos de abastecimento de combustíveis e as instalações das forças de segurança. Com a criação da Plataforma do Sistema Táxi Seguro, surgiu, em 2007, a oportunidade de ligar os postos de abastecimento de combustíveis directamente à CPA da PSP, cujo elemento-chave é a diminuição do tempo de resposta das forças de segurança às solicitações.

Construímos neste estudo uma súmula do que tem acontecido nos últimos anos nos postos de abastecimento de combustíveis na Área Metropolitana de Lisboa, e deixamos, aqui, aquilo que acreditamos ser um importante testemunho de boas práticas a adoptar perante um crime de furto e/ou roubo em posto de abastecimento de combustíveis.

O papel de todos e de cada um é cada vez mais fundamental. Começando pela própria gerência dos postos de abastecimento com a implementação de sistemas de protecção activa e passiva (acreditamos ser a primeira defesa dos postos), seguindo-se as boas práticas a ter pelos operadores/ funcionários antes, durante e após um ilícito criminal, bem como o papel das forças de segurança, em particular o da PSP porque tem na sua dependência directa o Programa Abastecimento Seguro, e também as acções de sensibilização e os patrulhamentos regulares e aleatórios constituem um reforço dos sistemas de protecção, caminhando “a passos largos” para o aumento do sentimento de segurança.

É inegável a importância das forças de segurança em acções de sensibilização, visibilidade, aproximação e interacção com os cidadãos. Devido à rotatividade do pessoal empregado nos postos de abastecimento de combustíveis como os operadores e/ ou funcionários, sugerimos que deveriam ser realizadas acções de sensibilização junto dos

postos de abastecimento informando das boas práticas que devem ser tidas por aqueles funcionários, antes, durante e após um assalto, bem como, aquando destas acções, ser tomada a iniciativa de verificar a operatividade e eficácia dos sistemas de protecção activa e passiva, aconselhando e ajustando-os da melhor forma. A aposta deve centrar-se na prevenção e não na reacção, sendo esse primeiro patamar aquele em que centrámos este trabalho.

Um policiamento direccionado para o início do período nocturno, através de patrulhas regulares pelos postos de abastecimento, parando e oferecendo visibilidade, poderá inibir, e desta forma reduzir, os crimes neste sector. Sugerimos, assim, que não devem ser alterados os sistemas de protecção activa e passiva nos postos de abastecimento e que todos os postos deveriam dispor dos seguintes sistemas de protecção: cofre, grades de segurança, pinos exteriores contra arrombamento, gavetas passa-valores, câmaras de videovigilância e botões de pânico. Por sua vez, a implementação de terminais “outdoor” de pagamento automático e de alarme de intrusão devem estar direccionados, principalmente, para os postos que estão encerrados durante o período nocturno. Já o recurso a elementos de segurança privada ou das forças de segurança seria realmente útil nos postos de abastecimento no período entre as 20h00 e as 24h00.

Ao contrário do Programa Táxi Seguro, o Programa Abastecimento Seguro não possui um dístico identificador que esteja apostado e visível nos postos de abastecimento aderentes e que actue como factor dissuasor e intimidatório. Seria, assim, interessante desenvolver um logótipo para colocar nos postos de abastecimento de combustíveis, cuja aposição devia ser aconselhada/ articulada com as forças de segurança e por estas implementado nos postos de abastecimento. O efeito dissuasor e intimidatório do dístico actua perfeitamente dadas as suas vantagens, isto porque o leigo, *a priori*, não sabe como este sistema funciona e não sabe se as forças de segurança, PSP ou GNR, estão naquele exacto momento em contacto visual com o posto, acompanhando o que se está ali a passar. Certamente, a aposição deste dístico seria uma mais-valia e um complemento aos sistemas de protecção activa e passiva. Mais, os custos de tal processo, à partida, não são exagerados, isto porque, em Portugal Continental, existem apenas cerca de 170 postos de abastecimento com o Programa Abastecimento Seguro implementado.

Como, aquando do crime, o potencial autor tenta inutilizar ou destruir os diferentes sistemas de protecção do posto, acreditamos que, quantos mais sistemas de protecção este tiver, maior é a preocupação do potencial autor em controlar a eficácia dos mesmos. À



partida, os postos de abastecimento de combustíveis (actualmente) não possuem um só sistema de protecção, seja ele passivo ou activo, mas sim um conjunto de sistemas que se complementam e que de certa forma dificultam o cometimento do crime e aumentam, para os potenciais criminosos, os custos em função dos benefícios.

O contorno dos diferentes sistemas de protecção faz com que a duração do crime se torne cada vez mais longa e que se caminhe, a médio prazo, para uma menor vulnerabilidade dos alvos e para uma resposta mais célere por parte das forças de segurança quando estes são lesados.

Pretendemos, assim, que este trabalho seja de fácil leitura e que da sua compreensão se tirem ilações relativas a este ou a qualquer outro tema pertinente de ser descortinado posteriormente. A título sugestivo, enunciamos alguns temas, que, durante a elaboração do presente trabalho considerámos pertinentes de serem abordados em trabalhos futuros. Primeiro, seria interessante estudar outras áreas geográficas de Portugal sobre o Programa Abastecimento Seguro e a criminalidade neste sector. Segundo, seria importante estudar o Programa Farmácia Segura e os resultados obtidos aquando da sua implementação. Trata-se de um programa recente e com uma enorme adesão (estão introduzidas na Plataforma Táxi Seguro mais de 2500 Farmácias). Terceiro, seria pertinente desenvolver um estudo que avaliasse a possibilidade de estender este Sistema às ourivesarias e relacionar os crimes de roubo a ourivesarias com a existencial relação entre a abertura de casas de compra de ouro em troca de dinheiro e a subida do preço dos metais preciosos, ouro e prata. Quarto, dado que já é prática em alguns postos de abastecimento de combustíveis a utilização de um sistema informático que permite registar as matrículas dos veículos, introduzindo-as num sistema, e que, aquando de uma nova leitura de matrícula já registada, alerta o operador para os perigos que possam dali advir, deveria ser elaborado um estudo sobre as vantagens e desvantagens da sua utilização, bem como as normas de legalização e utilização adjacentes.

Em último lugar, com o conjunto de informação, análise e reflexão contidos neste estudo, esperamos que este trabalho seja de alguma forma útil e que a sua posterior difusão ajude na diminuição dos índices de criminalidade nos postos de abastecimento de combustíveis. Posto isto, consideramos que foram alcançados os objectivos propostos.

---

Miguel Alexandre Rosa Ribeiro

*Aspirante a Oficial de Polícia N.ºs 233/ 152489*

## BIBLIOGRAFIA

### Livros

**BORN, M.** (2005). *Psicologia da Delinquência*, Climepsi Editores, Lisboa.

**CLARKE, R.** (1992a). *Situational Crime Prevention: Successful Case Studies*, Harrow and Heston, Nova Iorque, 2.<sup>a</sup> Edição.

**CLARKE, R.** (2003b). “*Situational*” *crime prevention: Theory and practice*. In *Criminal Perspectives: Essential Readings*, edited by MCLAUGHLIN, E., MUNCIE, J., HUGHES, G., Sage, London, 2.<sup>a</sup> Edição.

**CLARKE, R.** (2008c), *Situational crime prevention*. In *Environmental Criminology and Crime Analysis*, edited by WORTLEY, R., MAZEROLLE, L., WILLAN PUBLISHING, USA.

**CORNISH, D., CLARKE, R.** (2008), *The rational choice perspective*. In *Environmental Criminology and Crime Analysis*, edited by WORTLEY, R., MAZEROLLE, L., WILLAN PUBLISHING, USA.

**COSTA, J., SOARES, S.** (2002). *O Gang e a Escola (agressão e contra-agressão nas margens de Lisboa)*, Edições Colibri, Lisboa.

**CRAWFORD, A.** (1999). *The Local Governance of Crime: Appeals to Community and Partnerships*, Oxford University Press, Nova Iorque.

**CUSSON, M.** (2007). *Criminologia*, Casa das Letras, Cruz Quebrada, 2.<sup>a</sup> Edição.

**DIRECÇÃO-GERAL DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA.** (2009). *Manual de Diagnósticos de Segurança – Uma Compilação de Normas e Práticas Internacionais*, Lisboa.

**ECO, H.** (1997). *Como se faz uma Tese em Ciências Humanas*, Editorial Presença.

**FARRINGTON, D.** (2008). *Integrated Developmental and Life-Course Theories of Offending*, Volume 14, Transaction Publishers, New Jersey.

**FARRINGTON, D., COID, J.** (2003). *Early Prevention of Adult Antisocial Behaviour*, Cambridge University Press, Cambridge.

**FELSON, M., BOBA, R.** (2009). *Crime and Everyday Life*, Sage, Thousand Oaks.

**FERREIRA, E.** (1998). *Crime e Insegurança em Portugal: Padrões e Tendência, 1985-1996*, Celta Editora, Oeiras.

**GASSIN, R.** (1994). *Criminologie*, Éditions Dalloz, Paris, 3.<sup>a</sup> Edição.

**GOTTFREDSON, M., HIRSCHI, T.** (1990). *A General Theory of Crime*, Standford University Press, Stanford.

**HAGAN, F.** (2010). *Introduction to Criminology: Theories, Methods, and Criminal Behavior*, Sage, Thousand Oaks, 7.<sup>a</sup> Edição.

**HAWKINS, J.** (1996). *Delinquency and Crime: Current Theories*, Cambridge University Press, Cambridge.

**HIRSCH, A., GARLAND, D., WAKEFIELD, A.** (2000). *Ethical and Social Perspectives on Situational Crime Prevention*, Hart Publishing, Oxford.

**HIRSCHI, T.** (1969). *Causes of Delinquency*, University of California Press, Berkeley.

**KAPPELER, V., GAINES, L.** (2009). *Community Policing: A Contemporary Perspective*, LexisNexis, Newark, 5.<sup>a</sup> Edição.

**KUHN, A., AGRA, C.** (2010). *Somos todos criminosos? - Pequena introdução à Criminologia e ao Direito das Sansões*, Casa das Letras, Alfragide, 1.<sup>a</sup> Edição.

**MCLAUGHLIN, E., MUNCIE, J.** (2001). *The Sage Dictionary of Criminology*, Sage, Londres, 2.<sup>a</sup> Edição.

**REGOLI, R., HEWITT, J., DELISE, M.** (2009). *Delinquency in Society*, Jones and Bartlett Publishers, USA, 8.<sup>a</sup> Edição.

**REIS, F.** (2010). *Como Elaborar uma Dissertação de Mestrado Segundo Bolonha*, Pactor, Lisboa.

**SALINGER, L.** (2005). *Encyclopedia of White-Collar e Corporate Crime*, Volume 1, Sage, Thousand Oaks.

**SENAC** (2008). *Muito mais que combustível: atendimento e técnicas de trabalho em postos de serviço*, Senac Nacional, Rio de Janeiro.

**VITO, G., MAAHS, J., HOLMES, R.** (2006). *Criminology: theory, research, and policy*, Jones and Bartlett Publishers, USA, 2.<sup>a</sup> Edição.

**WELSH, B., FARRINGTON, D.** (2010). *Preventing Crime: What works for children, offenders, victims and places*, Institute of Criminology University of Cambridge, Springer.

### **Monografias**

**AFONSO, J.** (2006). *Limites à Privatização da Função Policial*, Dissertação de Licenciatura, ISCPSI, Lisboa.

### **Periódicos**

**FERREIRA, E.** (2008). *Prevenção criminal: teoria da praxis*, Separata da Revista Portuguesa de Ciência Criminal, Coimbra, Coimbra Editora, Ano 18, N.º1, Janeiro/Março, p.107-134.

**GOMES, P.** (1998). *A Prevenção Situacional na Moderna Criminologia*, Revista Polícia Portuguesa, n.º 109, Lisboa.

Relatório Anual de Segurança Interna, Anos de 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 e 2010.

Revista Polícia Portuguesa, nº10, III Série, Janeiro/Março de 2009.

Separata da Revista Polícia Portuguesa, nº 128, II Série Março/Abril de 2001.

### **Endereços electrónicos**

Estatísticas da Justiça (DGPJ) disponível em:

<http://www.dgpj.mj.pt/sections/estatisticas-da-justica> (acedido a 19 de Fevereiro de 2011).

Outros lugares consultados na internet:

<http://www.cmjornal.xl.pt/detalhe/noticias/nacional/portugal/atacam-bombas-pela-quinta-vez> (acedido a 8 de Setembro de 2010)

[http://www.telemoveis.com/index.php?option=com\\_k2&view=item&id=11887&Itemid=72](http://www.telemoveis.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=11887&Itemid=72) (acedido em 17 de Dezembro de 2010)

[http://tek.sapo.pt/noticias/negocios/vodafone\\_canalizou\\_2\\_4me\\_para\\_projectos\\_de\\_rede\\_877254.html](http://tek.sapo.pt/noticias/negocios/vodafone_canalizou_2_4me_para_projectos_de_rede_877254.html) (acedido em 17 de Dezembro de 2010)

[http://jn.sapo.pt/PaginaInicial/Policia/Interior.aspx?content\\_id=1553157](http://jn.sapo.pt/PaginaInicial/Policia/Interior.aspx?content_id=1553157) (acedido a 24 de Dezembro de 2010)

<http://www.cmjornal.xl.pt/detalhe/noticias/nacional/portugal/assalto-a-bomba-de-gasolina-na-a5> (acedido a 3 de Janeiro de 2011)

[http://www.portalseguranca.gov.pt/mediawiki/index.php/Programas\\_espec%C3%ADficos\\_de\\_policiamento,\\_de\\_preven%C3%A7%C3%A3o\\_ou\\_de\\_ac%C3%A7%C3%A3o\\_e\\_especiais\\_\(objectivos,\\_efectivo\\_empenhado,\\_custos\\_envolvidos,\\_resultados\\_atingidos\)\\_-\\_Toc225783113](http://www.portalseguranca.gov.pt/mediawiki/index.php/Programas_espec%C3%ADficos_de_policiamento,_de_preven%C3%A7%C3%A3o_ou_de_ac%C3%A7%C3%A3o_e_especiais_(objectivos,_efectivo_empenhado,_custos_envolvidos,_resultados_atingidos)_-_Toc225783113) (acedido a 6 de Janeiro de 2011)

Cadernos do Banco de Portugal disponíveis em: <http://www.bportugal.pt/pt-PT/PublicacoesIntervencoes/Banco/CadernosdoBanco/Paginas/CadernosdoBanco.aspx> (acedido a 21 de Janeiro de 2011)

### **Diplomas Legais**

Constituição da República Portuguesa.

Código Penal.

Código Processo Penal.

Lei nº 53/ 2007, de 31 de Agosto (LOPSP).

Lei nº 53/ 2008, de 29 de Agosto (LSI).

Decreto – Lei nº 297/ 99, de 4 de Agosto.

Decreto – Lei nº 267/ 2002, de 26 de Novembro.

Decreto – Lei nº 35/ 2004, de 21 de Fevereiro, alterado pelo Decreto – Lei nº135/ 2010, de 27 de Dezembro – Regime jurídico da actividade de segurança privada.

Decreto – Lei nº 275/ 2009, de 2 de Outubro – Estatuto do ISCPSI.

Despacho nº 20/ GDN/ 2009, de 15 de Dezembro, da DN/ PSP.

Despacho nº 12226/ 2006 (2.<sup>a</sup> série) – Regula a organização e funcionamento do Sistema Táxi Seguro.

Directiva Operacional nº 6/ 2008, de 25 de Maio, da DN/ PSP.

Portaria nº 135/ 99, de 26 de Fevereiro.

Regulamento do Estágio do Curso de Mestrado Integrado em Ciências Policiais.

# ANEXOS





## **LISTA DE ANEXOS**

Anexo I - Modelo Entrevistas nºs 1 a 5

Anexo II - Entrevista nº1 – Dr. Mário Gomes

Anexo III - Entrevista nº2 – Dr. Luís Costa Silva

Anexo IV - Entrevista nº3 – Dr. João Dinis Esteves

Anexo V - Entrevista nº4 – Dr. Ricardo Coimbra

Anexo VI - Entrevista nº5 – Dr. Pedro Barbot

Anexo VII - Modelo Entrevista nº6

Anexo VIII - Entrevista nº6 – Inspector-Chefe Miguel Gonçalves

Anexo IX - Modelo Entrevista nº7

Anexo X - Entrevista nº7 – Subintendente Carlos Martins

Anexo XI - Plataforma do Sistema Táxi Seguro

Anexo XII - Mapa da Teoria da Delinquência para Albert Cohen

Anexo XIII - Mapa da Teoria da Delinquência para Richard Cloward e Lloyd Ohlin

Anexo XIV - Mapa da Teoria da Personalidade Anti-social para David Farrington

Anexo XV - Listagem de Contactos de Emergência a ter junto do operador num posto de abastecimento de combustíveis (exemplo da BP)

Anexo XVI - Contrato de Adesão do Programa Abastecimento Seguro

Anexo XVII - Relatório de Identificação de Suspeitos (exemplo da BP)

Anexo XVIII - Nota de esclarecimento sobre os meios de pagamento

Anexo XIX - Nota de referência sobre os combustíveis em Portugal

Anexo XX - Medidas de Prevenção Passiva em caso de assalto

**Anexo I**  
**Modelo Entrevistas n<sup>o</sup>s 1 a 5**

**Nome:**

**Cargo/ Função:**

**Data da Entrevista:**

1. Que tipo de sistemas de protecção contra roubos ou furtos é normalmente instalado na vossa rede de Postos de Abastecimento? (descreva por favor as principais características desses sistemas e os seus objectivos)
2. Quem é responsável pela instalação desses sistemas e pelo seu financiamento? (descreva por favor cada tipo de sistema)
3. A PSP está de alguma forma envolvida no planeamento e na implementação desses sistemas? De que forma? (aconselhamento técnico, fiscalização, formação, etc.)
4. Consegue recordar as datas (mês/ ano) em que cada tipo de sistema foi implementado na maioria dos vossos postos? Ou quando começaram a ser implementados? (descreva por favor cada tipo de sistema)
5. Que resultados têm sido obtidos após a instalação de cada tipo de sistema? (descreva por favor cada tipo de sistema)
6. Algum sistema se tem revelado parcial ou totalmente ineficaz? Se sim, quais as razões de tal “fracasso”? (refira por favor se tal se deve às características dos sistemas em si – operacionalidade/ manutenção/ custos – às características dos autores dos crimes, às suas motivações, a alterações nos seus *modus operandi*, ou a outro tipo de motivos)
7. Nos casos em que não são obtidos resultados significativos em termos de prevenção, que outro tipo de medidas/ sistemas é pensado/ aconselhado?
8. De entre os sistemas de protecção que se têm revelado mais eficazes, e caso ainda não estejam totalmente implementados, quais estão a ser pensados para todos os postos de abastecimento de combustíveis? (descreva-os por favor e indique o que se espera obter em termos de resultados)
9. O crime de roubo em postos de abastecimento de combustíveis é um crime que é maioritariamente cometido durante o período nocturno. Os funcionários são formados e instruídos sobre a forma como devem actuar durante essa eventualidade?

- 10.** Durante o período nocturno os postos de abastecimento de combustíveis são reforçados com mais alguns funcionários?
- 11.** Na sua opinião, qual deverá ser o papel da PSP na prevenção dos crimes de roubo ou furto em postos de abastecimento de combustíveis? Considera que esse papel está a ser cumprido? Porquê? Se não, indique por favor os principais motivos porque tal não está a acontecer.
- 12.** Que outro tipo de entidades ou de medidas, que não apenas de protecção passiva ou activa, pensa serem importantes para a prevenção da criminalidade que afecta os postos de abastecimento? (descreva por favor porquê)
- 13.** Que outras considerações quer acrescentar que ainda não tenham sido esclarecidas?

## **Anexo II**

### **Entrevista nº1**

**Nome:** Mário Gomes.

**Cargo/ Função:** Responsável pela área de segurança, qualidade e ambiente da REPSOL PORTUGUESA, S.A., e pela área do “Security” dos Postos de Abastecimento de Combustíveis da REPSOL).

**Data da Entrevista:** 31 de Janeiro de 2011.

**1. Aspirante Miguel Ribeiro – Dr. Mário Gomes, que tipo de sistemas de protecção contra roubos ou furtos é normalmente instalado na vossa rede de Postos de Abastecimento? (descreva por favor as principais características desses sistemas e objectivos)**

Doutor Mário Gomes – Sistemas de protecção existentes: CCTV, alarme de intrusão em postos com encerramento nocturno, grades mecânicas microperfuradas nas portas e nas montras, pinos “anti drive-in”, botão de pânico/ abastecimento seguro, cofre com rasgo para saídas de caixa, com sistema anti-pesca e segredo electrónico.

**2. Aspirante Miguel Ribeiro – Quem é responsável pela instalação desses sistemas e pelo seu funcionamento? (descreva por favor cada tipo de sistema)**

Doutor Mário Gomes – É a própria empresa que decide o que é que vai instalar. Nós de equipamento temos a videovigilância, o alarme de intrusão, o botão de pânico (que funciona como o abastecimento seguro mas em vez de estar directamente ligado à central está ligado a uma central privada), o abastecimento seguro. Temos, também, as grades, os cofres e os “passa valores” (aquelas gavetas que só funcionam num sentido). Alguns equipamentos são standards (quando se faz o posto é “*standard*”); há outros que em função do local, por exemplo, a grade não é standard, mas em função do local onde nos vamos instalar podemos ou não por grades. Se o posto trabalha 24h, em princípio, não leva grade mas se virmos que os distúrbios são muitos durante a actividade nocturna do posto vamos lá ter de pôr uma grade.

**3. Aspirante Miguel Ribeiro – A PSP está de alguma forma envolvida no planeamento e na implementação desses sistemas? De que forma? (aconselhamento técnico, fiscalização, formação, etc.)**

Doutor Mário Gomes – Não.

**4. Aspirante Miguel Ribeiro – Consegue recordar as datas (mês/ ano) em que cada sistema foi implementado na maioria dos vossos postos? Ou quando começaram a ser implementados? (descreva por favor cada tipo de sistema)**

Doutor Mário Gomes – Foram todos implementados antes de 2008.

**5. Aspirante Miguel Ribeiro – Que resultados têm sido obtidos após a instalação de cada tipo de sistema? (descreva por favor cada tipo de sistema)**

Doutor Mário Gomes – Com a instalação das grades e pinos “anti drive-in” reduziram-se substancialmente os arrombamentos com utilização de veículos.

Os alarmes intrusão não têm grande impacto na redução dos assaltos porquanto o tempo que medeia entre o seu accionamento e a chegada das autoridades é suficiente para a concretização do assalto. Permite obter informação imediata sobre a existência do assalto.

Nos restantes sistemas não é visível o seu impacto na redução da criminalidade.

**6. Aspirante Miguel Ribeiro – Algum sistema tem-se revelado parcial ou totalmente ineficaz? Se sim, quais as razões de tal “fracasso”? (refira se tal se deve às características do sistema em si – operacionalidade/ manutenção/ custos – às características dos autores dos crimes, às suas motivações, a alterações nos seus *modus operandi*, ou outro tipo de motivos)**

Doutor Mário Gomes – Não é possível uma resposta objectiva.

**7. Aspirante Miguel Ribeiro – Nos casos em que não são obtidos resultados significativos em termos de prevenção, que outro tipo de medidas/ sistemas é pensado/ aconselhado?**

Doutor Mário Gomes – Atendendo ao nível actual de implementação dos sistemas de prevenção passiva, todas as acções de prevenção se fixam nos procedimentos de operação e actuação dos operadores: exemplo, redução dos valores em caixa (sangria),

redução dos produtos expostos como é o caso do tabaco, etc.. Por vezes, em alguns postos mais problemáticos que fecham a porta à noite, o negócio faz-se através do “passa valores”, portanto, não dá para ter acesso ao interior da loja. Dar formação às pessoas; sensibilizar as pessoas; manter os sistemas de videovigilância sempre operacionais e pouco mais se pode fazer.

**8. Aspirante Miguel Ribeiro – De entre os sistemas de protecção que se têm revelado mais eficazes, e caso não estejam totalmente implementados, quais estão a ser pensados para todos os postos de abastecimento de combustíveis? (descreva-os por favor e indique o que se espera obter em termos de resultados)**

Doutor Mário Gomes – Também aqui tem havido evoluções. Se recuarmos uns 10 anos/ 15 anos o sistema de videovigilância, de certa forma, transmitia aos assaltantes/ criminosos alguma intimidação; levava-os a ir àqueles postos de abastecimento em que não existia videovigilância; era a regra; inibia-os, efectivamente, de actuarem em postos com sistema de vídeo, porque também actuavam mais de cara destapada, tinham menos cuidados em se proteger.

Hoje protegem-se e por isso o sistema de videovigilância não serve rigorosamente para nada. Acaba por fazer frente às medidas.

O único sistema que poderá inibi-los mais é trabalhar de porta fechada, apesar de já termos tido assaltos pelo “passa-valores”. O *lobby* do crime é sempre o dinheiro.

Na grande maioria em que o operador tem determinado fundo de caixa, que é aquilo que ele tem de conservar. A partir do momento em que o operador tenha mais dinheiro que aquele fundo de maneo deve fazer a chamada “sangria” ou “saídas de caixa”; no fundo tira o dinheiro a mais, põe num envelope ou num clip; o cofre tem uma abertura, portanto, tem um acesso exterior, que está dissimulado e o operador põe o dinheiro lá para dentro de maneira a que em caixa só tenha aquele valor acordado, aquele valor estabelecido. No dia seguinte o dinheiro em cofre é imediatamente enviado para o banco.

**9. Aspirante Miguel Ribeiro – O crime de roubo em postos de abastecimento de combustíveis é um crime que é maioritariamente cometido durante o período nocturno. Os funcionários são formados e instruídos sobre a forma como devem actuar durante essa eventualidade?**

Doutor Mário Gomes – Eu falo da minha realidade, da realidade da REPSOL e, como lhe disse há pouco, nós tínhamos a incidência dos roubos como ameaça, davam-se durante a noite. Hoje, já não é assim; o tempo em que o estabelecimento está aberto, está sujeito a assaltos. Já temos roubos a qualquer hora, mas, às vezes, até temos mais roubos durante o dia do que durante a noite (isto em termos estatísticos).

Depois, os operadores dos postos de abastecimento estão sempre alertados, porque temos formação nesse sentido, para o risco/ perigo do roubo com ameaça e, para isso, nós tentamos fazer a melhor gestão possível do dinheiro em caixa, portanto, redução dos valores; em horas de menor movimento reduzimos ainda mais o valor em caixa, porque a partir de determinada hora não se justifica ter muito dinheiro para trocos; agora o reforço não. O reforço, quando o movimento é menor, tem menos gente. O reforço vai, exactamente, no sentido contrário ao avançar da hora. Hoje em dia um posto de abastecimento durante a noite opera perfeitamente com um funcionário. Haverá um posto ou outro que tem mais movimento de loja (as pessoas servem-se muito dos artigos de loja, das cervejas, do café, etc.) e aí terá mais funcionários, mas estes casos não são pertinentes porque quando o posto tem muito movimento o risco de assalto/ roubo é sempre menor.

**10. Aspirante Miguel Ribeiro – Durante o período nocturno os postos de abastecimento de combustíveis são reforçados com mais alguns funcionários?**

Doutor Mário Gomes – Não.

**11. Aspirante Miguel Ribeiro – Na sua opinião qual deverá ser o papel da PSP na prevenção dos crimes de roubo e furto em postos de abastecimento de combustíveis? Considera que esse papel está a ser cumprido? Porquê? Se não, indique por favor os principais motivos porque tal não está a acontecer.**

Doutor Mário Gomes – Para nós, REPSOL, as forças da autoridade são efectivamente o nosso grande apoio no combate à criminalidade, sem dúvida nenhuma. Também não tenho dúvidas nenhuma de que quanto mais visitas nós tivermos, quanto mais as forças da autoridade forem vistas por ali, menos actividade criminal nós ali temos. Não falo só de roubos com ameaça mas também da fuga ao pagamento, do roubo por intrusão, isto por um lado. Por outro lado, é muito importante ter uma boa relação entre a gestão do posto e as forças da autoridade, para se conhecerem, para trocarem experiencias, para nos aconselharem tendo em conta a vossa experiência, porque conhecem muitas

situações e conhecem a forma de operar de outros estabelecimentos. É importante haver este diálogo para também melhorar os nossos sistemas de controlo e combate à criminalidade nas nossas estações de serviço. Eu diria que tudo aquilo que fosse para aumentar a visibilidade das forças de segurança dentro das estações de serviço seria “ouro sobre azul”; vinha ao encontro dos nossos anseios. No fundo sempre nos debatemos um pouco por isso, sempre tentamos melhorar nesse campo. A visita regular aos nossos Postos tem melhorado substancialmente e, hoje, já é uma rotina. Nós queremos efectivamente reduzir a criminalidade nos nossos postos e ao mesmo tempo aumentar em termos psicológicos o conforto de quem opera o posto a partir de determinada hora, também é uma área que nos preocupa muito. Nós temos aí situações em que, por exemplo, uma pessoa vai ali para a CREL, a CREL às 2h da manhã está completamente isolada, não passa ali um carro, deve meter medo. Quem diz a CREL diz outros postos que nós temos aí e temos lá um operador. Portanto, eu diria que sim, tudo o que seja aumentar o número de visitas da PSP seria excelente.

**12. Aspirante Miguel Ribeiro – Que outro tipo de entidades ou de medidas, que não apenas de protecção passiva ou activa, pensa serem importantes para a prevenção da criminalidade que afecta os postos de abastecimento? (descreva por favor porquê)**

Doutor Mário Gomes – Desde meados do ano passado e este ano, parece-me que o posto de abastecimento está a tornar-se cada vez menos atractivo porque, ao longo dos anos, temos feito um esforço muito grande para fazer a gestão rigorosa do dinheiro em caixa. O dinheiro em caixa não pode ser mais do que determinado valor, de modo a não tornar atractivo o roubo.

Acresce, também, um outro factor que é, cada vez há mais dinheiro de plástico a circular, por isso, cada vez mais nós temos menos dinheiro em caixa. 70% das pessoas, hoje, já pagam com cartão e, portanto, a probabilidade de em caixa estar muito pouco dinheiro é muito grande, o que torna os postos de abastecimento menos apetecíveis. Os riscos mantêm-se para os ladrões, mas o produto do roubo é pequeno e por isso, se calhar, não compensa o risco que eles vão correr.

O Programa Abastecimento Seguro deu passos muito importantes e nos passos importantes que deu foi de aproximar bastante as forças da autoridade dos postos de abastecimento. Hoje, muito mais do que antigamente, é normal as rondas das forças da autoridade, pararem nos postos de abastecimento, falarem com as pessoas dos postos de



abastecimento, tomarem um café, e isso é importantíssimo quer para as pessoas que lá estão a trabalhar à noite sozinhas em zonas complicadas quer mesmo para os “maus da fita” porque eles nunca sabem quando as forças de segurança lá estão e isso inibi-os.

Esta relação que houve na comissão para a segurança nos postos de abastecimento entre as companhias e as forças de autoridade foi excelente; até por parte dos órgãos do poder houve também algum esforço em tentarmos entre todos ganhar aqui algumas sinergias e protegermo-nos porque no fundo precisamos todos uns dos outros. Nesse aspecto melhorou-se substancialmente.

Quanto ao equipamento em si é importante, sem dúvida; a parte electrónica da segurança é muito importante. Eu diria que nós estamos na disposição de continuar a instalar esse equipamento; agora temos de ter na retaguarda algum interlocutor que garanta efectivamente a manutenção de todo este sistema para que assim fiquemos descansados. Já nos aconteceu, por descuido carregasse no botão e lá vamos nós chamar as forças da autoridade desnecessariamente e já fomos penalizados várias vezes por termos chamado as autoridades sem razão aparente.

O sistema é bom e não pode ser esquecido. O ideal era serem mesmo as forças da autoridade a ir verificar se o sistema está a funcionar correctamente para que a parte operacional do posto veja que realmente aquilo tem uma ligação às forças da autoridade e se sintam mais protegidos pelas forças da autoridade. Eu neste momento não sei quem é que está a operar, a quem é que eu me devo dirigir para adquirir um sistema; dá a sensação que isso morreu tudo. Não imagina os problemas, até administrativos, que este sistema nos tem dado por falha de processamento, porque se calhar aquilo não tem um dono; isso falha por aí. Foi feito algum investimento em equipamento; eu por exemplo, em determinada altura, pedi comandos à distância e até hoje ainda não me mandaram nada. Uma das coisas que nós verificámos foi que há situações em que o operador não pode actuar porque não está ao pé do balcão, porque está ao pé do balcão mas está sob ameaça de uma arma mas o gerente está a ver nas câmaras videovigilância que ele está a ser ameaçado e se tivesse o botão podia chamar a autoridade e ainda hoje estamos à espera dos botões dos comandos à distância que ainda não chegaram. Portanto, falta aqui efectivamente uma empresa que se responsabilize pela manutenção, pelo controlo e pela facturação. Neste aspecto este sistema não nasceu bem.

**13. Aspirante Miguel Ribeiro – Que outras considerações quer acrescentar que ainda não tenham sido esclarecidas?**

Doutor Mário Gomes - Isto é um assunto que nós vivemos diariamente; é um assunto que nos preocupa diariamente porque diariamente ouvimos notícias de assaltos; é uma coisa que não acaba. Já tenho dito que os assaltos hoje são uma questão de sorte ou azar; é uma questão de estarmos ou não no caminho dos assaltantes. Eles reúnem-se, 4 ou 5 num carro e dizem *“esta noite vamos assaltar”* e nós, companhia, podemos ter o azar de estar no caminho deles, ou eles irem para outros caminhos que passem pelos nossos postos. O que eu quero dizer com isto é que eles não têm um critério de assaltar a marca A, B ou C; é o posto que estiver no caminho.

Também, felizmente, não ligam muito ou dão a sensação que não ligam muito, apesar de as informações que eu tenho tido e tenho alguma preocupação com isto, é que eles progressivamente, e eles dantes não diziam isto, que é *“abram o cofre”*; ao operador que está ali sozinho dizem *“abra-me o cofre”*. Este pedido já se tem vindo a repetir e isso para nós constitui uma preocupação porque efectivamente o operador não tem acesso ao cofre; o cofre está fechado; quem tem acesso são os gerentes e algumas vezes nem eles têm acesso; é a própria empresa de segurança que tem acesso ao cofre. E isso preocupa-me um bocado porque dizem ao operador *“abra o cofre”* quando ele não tem acesso mas sabendo que é no cofre que está o dinheiro e sabendo que é ali que eles querem ir; isto pode afectar muito psicologicamente a pessoa e até que ponto é que eles vão aceitar a desculpa *“não tenho acesso ao cofre”*. Até agora, felizmente, não temos tido nenhum problema complicado mas é algo que me preocupa e para o qual nós não temos solução. Não temos solução porque o escritório está fechado, o cofre está fechado e o operador não tem acesso e ao dizer isso ao criminoso, ao que é que isso o pode levar a fazer...! Até onde é que o criminoso vai. Contenta-se com os “100€” da caixa ou não, e diz *“não, eu quero mais”* e manda mesmo abrir o cofre e começa mesmo a maltratar a pessoa... É isso que me preocupa porque tem havido alguma insistência neste pedido. E aí o Abastecimento Seguro pode ser uma solução, porque aí se houver alguma destreza por parte do operador com tanta insistência ele pode, efectivamente, pedir auxílio porque ele aí precisa mesmo de auxílio; é que ninguém o socorre. Ele tem de fazer alguma coisa nem que seja carregar no tal botão do sistema Abastecimento Seguro.

### **Anexo III**

#### **Entrevista nº<sup>70</sup>**

**Nome:** Luís Costa Silva.

**Cargo/ Função:** Responsável pela área de segurança, qualidade e ambiente da BP PORTUGAL, S.A., e pela área do “Security” dos Postos de Abastecimento de Combustíveis da BP.

**Data da Entrevista:** 28 de Fevereiro de 2011.

**1. Aspirante Miguel Ribeiro – Dr. Luís Costa Silva, que tipo de sistemas de protecção contra roubos ou furtos é normalmente instalado na vossa rede de Postos de Abastecimento? (descreva por favor as principais características desses sistemas e objectivos)**

Doutor Luís Costa Silva – Relativamente aos sistemas de protecção contra roubos destaco os seguintes: CCTV, alarmes POS, alarmes de intrusão, vidros à prova de bala, Segurança Privada e transporte de valores.

O sistema CCTV é um sistema electrónico de videovigilância em circuito fechado, enquadrado pelo Decreto-Lei nº 35/ 2004, de 21 de Fevereiro. Durante 30 dias permite gravar e visualizar imagens, de acordo com a colocação das câmaras, colocadas estrategicamente no posto (rodovia e loja). Permite despistar verificações de anomalias como por exemplo: fugas, roubos e outros incidentes. A instalação do “kit security” para dissuasão do crime e ajuda preventiva para a ocorrência.

Os alarmes POS correspondem a um sistema de “front-office” (POS). Possui programação de alarmes para realização de sangrias (fundo maneiio médio de 100€ - sangrias médias nos 400€), tendo como objectivo avisar o operador para a necessidade de retirar o dinheiro de sangria, garantindo que em tempo útil tem na caixa valores mínimos para garantir operação, reduzindo ao máximo a tentação de roubos/ assaltos.

O alarme de intrusão é um sistema colocado nas portas e janelas para reforço do espaço dos edifícios durante o período nocturno.

Os vidros à prova de bala são vidros especializados, colocados na folha principal da loja/ posto com o objectivo de proteger o operador contra armas violentas utilizadas durante pagamento nocturno.

---

<sup>70</sup> Entrevista enviada por correio electrónico.

O recurso a Segurança Privada é utilizado em postos mais críticos e consoante o momento. Permite dar uma percepção preventiva de segurança, acautelando situações potencialmente reconhecidas de aglomerados, por exemplo: feiras, eventos especiais, deslocações de claques desportivas, (etc.).

O transporte de valores monetários entre posto e banco é realizado por entidades especializadas, cujo objectivo é proteger as pessoas, dando maior segurança na operação.

As grades na porta da loja/ posto funcionam como inibição a entradas forçadas.

Os pinos na frente da loja/ posto funcionam como protecção contra embate e como inibição face a tentativas de arrombamento das portas.

**2. Aspirante Miguel Ribeiro – Quem é responsável pela instalação desses sistemas e pelo seu funcionamento? (descreva por favor cada tipo de sistema)**

Doutor Luís Costa Silva – A BP comparticipa na totalidade os equipamentos de videovigilância em todos os postos da sua propriedade, assim como instala o sistema operativo para o retalho em todos estes postos. Qualquer investimento de videovigilância tem que ter a aprovação do Director de Negócio e da Segurança. Como estes sistemas POS são propriedade da empresa, a programação é feita por uma equipa especializada (em “back-up on-line”) segundo os valores de referência dados pela segurança. As operações revêem semestralmente/ anualmente os níveis de alarme com vista a estar adequados ao movimento existente.

Quanto aos sistemas de alarme de intrusão, a empresa instala este tipo de protecção em todos os seus postos onde a operação seja entregue à rede “franchising”, enquanto que na rede de concessionário a instalação é por conta do operador.

A instalação de vidros à prova de bala é da responsabilidade da empresa de acordo com os seus critérios de avaliação para as suas redes de propriedade (“franchisados” e concessionários), apesar de estrategicamente a esmagadora maioria estarem instalados na rede “franchising”, por questões de localização.

A responsabilidade de contratação de segurança privada (por vezes, mas sempre pontualmente pode ser a PSP) é sempre por conta do operador. A BP, através do director de segurança poderá acompanhar e/ ou recomendar as contratações, funcionando como um facilitador especializado.

O transporte de valores monetários para o banco é da responsabilidade total do operador. Todavia, a empresa tem este custo incorporado nos níveis de rentabilidade de

cada rede, de forma a fomentar a sua utilização. A empresa realizou em 2009 um protocolo com uma entidade de modo a potenciar a utilização do serviço, o que aconteceu em cerca de 20%, para o total do universo.

**3. Aspirante Miguel Ribeiro – A PSP está de alguma forma envolvida no planeamento e na implementação desses sistemas? De que forma? (aconselhamento técnico, fiscalização, formação, etc.)**

Doutor Luís Costa Silva – Não temos tido o envolvimento directo das forças policiais para o planeamento ou a implementação. Os sistemas instalados na rede “franchising” estão ligados directamente à PROSEGUR, através de contratos anuais.

**4. Aspirante Miguel Ribeiro – Consegue recordar as datas (mês/ ano) em que cada sistema foi implementado na maioria dos vossos postos? Ou quando começaram a ser implementados? (descreva por favor cada tipo de sistema)**

Doutor Luís Costa Silva – A BP possui actualmente 320 postos de abastecimento de combustíveis operados da seguinte forma: 60 “Franchisados” / 100 Concessionários / 160 “Dealers”.

Os sistemas de CCTV genericamente começaram a ser instalados quando se começaram a instalar/ renovar postos em sistema de “self-service”, nos finais dos anos 80, ou seja, com a entrega do abastecimento ao cliente e com a criação de lojas de conveniência foi necessário aumentar a forma e tipo de controlo exterior. Foram implementados os sistemas analógicos. Em finais dos anos 90, a empresa iniciou a renovação e instalação para sistemas digitais, sobre os quais tem realizado “upgrades”.

Os sistemas de alarme POS (sangrias) foram iniciados um pouco mais tarde, início dos anos 90, em função da detecção das alterações de necessidade, por tipo de operação.

Os sistemas de intrusão são mais recentes, princípio do novo século, assim como a contratação de segurança privada e implementação de vidros à prova de bala.

**5. Aspirante Miguel Ribeiro – Que resultados têm sido obtidos após a instalação de cada tipo de sistema? (descreva por favor cada tipo de sistema)**

Doutor Luís Costa Silva – Os resultados obtidos são significativos, de uma forma geral. Relativamente ao sistema CCTV, o resultado mais significativo é qualitativo porque aumentou exponencialmente o efeito dissuasor para o crime em geral. No entanto,

quantitativamente na gestão optimizada de fugas (abastecimentos sem pagamento) conseguem reduzir em cerca de 40 a 60% os valores cumulativos, quando a operação actua “in-time”.

O resultado dos alarmes POS é totalmente quantitativo, ou seja, todos os postos que possuem o sistema adequadamente implementado (com controlo das folhas de caixa diariamente) têm um sucesso de 100% de prevenção de roubos.

Os alarmes de intrusão inibem fortemente o roubo, quando este é diariamente controlado pela operação através de outros elementos. Já os vidros à prova de bala são 100% eficazes na medida em que estão testados em laboratório. Os poucos casos já existentes de tentativa na empresa foram todos de sucesso.

Relativamente ao recurso à Segurança Privada, a sua eficácia não é duradoura no tempo, na medida em que tende a causar vícios na relação entre o segurança e o cliente. A solução eficaz é aquela que actua alternadamente no tempo, por exemplo, para prevenção ou para resolução de um problema, coloca-se segurança privada durante “x” tempo e retira-se em período inferior, ou, contrata-se elementos da PSP local em dias e horários alternados durante um tempo específico.

O Transporte de Valores tem 100% de eficácia face aos objectivos. Pelo seu custo (cerca de 1.600€/ ano) a entidade salvaguarda em primeiro lugar a segurança das pessoas e depois o custo de perda pelo transporte pessoal, porque é assegurado a partir da recolha (dentro do escritório).

**6. Aspirante Miguel Ribeiro – Algum sistema se tem revelado parcial ou totalmente ineficaz? Se sim, quais as razões de tal “fracasso”? (refira se tal se deve às características do sistema em si – operacionalidade/ manutenção/ custos – às características dos autores dos crimes, às suas motivações, a alterações nos seus *modus operandi*, ou outro tipo de motivos)**

Doutor Luís Costa Silva – Na verdade nenhum dos sistemas é ineficaz. Todavia, alguns poderiam e deveriam nos dias actuais de exigência da rentabilidade dos negócios serem mais eficazes. Lidera neste caso o sistema de transporte de valores por entidades especializadas. Nos últimos cinco anos a melhoria foi exponencial, no entanto, ainda continuam a ter muita dificuldade na garantia do diferencial de disponibilidade bancária entre o dia da recolha e o dia da entrega para depósito, o que no caso dos movimentos de um só posto de abastecimento pode causar problemas na tesouraria.

O serviço de segurança privado pela tipologia dos seus agentes deixa na sua maioria muito a desejar na eficácia pretendida. Em contra-ponto se o serviço da PSP tivesse outro enquadramento, decerto que seria muito mais vantajoso, tanto pelo lado financeiro como no crédito junto dos clientes.

**7. Aspirante Miguel Ribeiro – Nos casos em que não são obtidos resultados significativos em termos de prevenção, que outro tipo de medidas/ sistemas é pensado/ aconselhado?**

Doutor Luís Costa Silva – As medidas totalmente restritivas tomadas acontecem fundamentalmente em momentos “especiais”, tais como: os casos de movimentações de grandes concentrações de clientes (por exemplo, motards, claques de futebol), ou de necessidade de disciplinar determinados circuitos dentro do posto (por exemplo, venda de bilhetes para um evento).

O sistema de CCTV, apesar de ser eficaz para controlo (entre outros) de fugas, torna-se relativo em momentos de adversidade económica onde deixa de existir tipologia do criminoso.

Via APETRO, as petrolíferas estão a desenvolver um projecto de identificação da matrícula, que iniba a possibilidade de abastecimento do cliente.

**8. Aspirante Miguel Ribeiro – De entre os sistemas de protecção que se têm revelado mais eficazes, e caso não estejam totalmente implementados, quais estão a ser pensados para todos os postos de abastecimento de combustíveis? (descreva-os por favor e indique o que se espera obter em termos de resultados)**

Doutor Luís Costa Silva – Sistema de detecção de matrículas, observado no ponto anterior.

**9. Aspirante Miguel Ribeiro – O crime de roubo em postos de abastecimento de combustíveis é um crime que é maioritariamente cometido durante o período nocturno. Os funcionários são formados e instruídos sobre a forma como devem actuar durante essa eventualidade?**

Doutor Luís Costa Silva – Este crime não é exclusivo ou mesmo maioritário durante a noite. Provavelmente poderemos dizer que o nível de impacto destes crimes é maior durante o período do turno da noite (23:30 / 07:30), quando comparado com os dois

restantes turnos (diurnos). Regista-se, no entanto, que o índice desta criminalidade inicia-se mais cedo, pelas 22h desde os dois últimos anos.

Na BP existe um programa de formação contínua que abrange todo o universo que opera com a marca BP. Todavia, este esforço de formação/ indução incide anualmente com maior atenção nas linhas geográficas de prioridade da nossa operação, como sejam: grandes metrópoles (Faro, Lisboa, Coimbra, Aveiro, Porto, Braga), principais eixos de comunicação (Auto-Estrada A1, A8, A29, A41, A25), onde a marca BP é líder (Viseu, Vila Real, Leiria, Algarve).

**10. Aspirante Miguel Ribeiro – Durante o período nocturno os postos de abastecimento de combustíveis são reforçados com mais alguns funcionários?**

Doutor Luís Costa Silva – Não. Os postos, independentemente do seu tipo de rede, são recomendados a trabalharem durante o turno da noite com um operador, de porta fechada. A instalação de grades em toda a rede “franchisada”, e os pinos em cerca de 90% do universo de postos dão uma segurança acrescida aos operadores.

Apenas operam mais do que um trabalhador quando a porta da loja está aberta (totalmente ou parcialmente) durante o turno da noite ou de prevenção para o acréscimo de trabalho para eventos especiais.

**11. Aspirante Miguel Ribeiro – Na sua opinião, qual deverá ser o papel da PSP na prevenção dos crimes de roubo e furto em postos de abastecimento de combustíveis? Considera que esse papel está a ser cumprido? Porquê? Se não, indique por favor os principais motivos porque tal não está a acontecer.**

Doutor Luís Costa Silva – O papel das autoridades é crucial e deveras importante. A proximidade terá que ser uma realidade mais presente e constante.

Hoje um posto de abastecimento funciona como múltiplas funcionalidades que se extravasam para além do simples negócio de venda de combustível. A atracção das lojas de conveniência, a localização geográfica, os vastos níveis de serviços, tornam um posto como um verdadeiro ponto de encontro, seja temporário ou mais permanente.

Daqui resulta que a complementaridade das forças policiais junto da defesa dos cidadãos, terá que tomar esta vertente em linha de conta, no sentido em que os tipos, formas e impactos da criminalidade são cada vez maiores e diversificados. Esta é na minha



opinião, uma das principais razões para existirem menos vendas a partir das 22h, principalmente nos meses mais curtos.

É certo que as forças de intervenção não tem meios que permitam ter uma disponibilidade e intervenção maior, no entanto uma das formas de obviar seria protocolos com entidades mais locais, como sejam os guardas-nocturnos (porque não fomentar o alargamento para partes do período diurno) e segurança privada.

O importante é referir que uma das formas simples de obviar todas as dificuldades existentes seria as viaturas de patrulha serem obrigadas a passar obrigatoriamente, nas suas rotas, pelos postos de abastecimento. Claro está se a esquadra local tivesse sistema de videovigilância junto dos principais e mais críticos postos de abastecimento, então a probabilidade do tempo de reacção seria mais eficaz por parte das diferentes forças de segurança.

**12. Aspirante Miguel Ribeiro – Que outro tipo de entidades ou de medidas, que não apenas de protecção passiva ou activa, pensa serem importantes para a prevenção da criminalidade que afecta os postos de abastecimento? (descreva por favor porquê)**

Doutor Luís Costa Silva – Penso que o MAI, a APETRO e a ANAREC deveriam criar uma “task force” no sentido de ser criado um fórum permanente para:

- avaliação do “on-going”;
- perspectivar medidas preventivas;
- estabelecer plataformas de contacto com outras áreas (futebol, eventos, outros).

**13. Aspirante Miguel Ribeiro – Que outras considerações quer acrescentar que ainda não tenham sido esclarecidas?**

Doutor Luís Costa Silva – A indústria petrolífera vive e viverá nos próximos anos com necessidade de transformação no seu “core business”, e que forçosamente terão que ajustar realidades empresariais para fazer face à continuação e à mudança do negócio.

Como exemplo, veja-se o caso da energia eléctrica como potenciador para a médio/ longo prazo, e passa a ter um papel importante nestas alternativas. A mudança socioeconómica e os padrões de consumo serão um claro barómetro para as mudanças obrigatórias. As tipologias de bem-estar, da utilização e do valor padrão terão que ter um reflexo nas mudanças organizativas como alavanca para a adaptação dos negócios.

## **Anexo IV**

### **Entrevista nº3**

**Nome:** João Dinis Esteves.

**Cargo/ Função:** Responsável pela área de segurança, qualidade e ambiente da GALPGEST, S.A., e pela área do “Security” dos Postos de Abastecimento de Combustíveis da GALP).

**Data da Entrevista:** 18 de Fevereiro de 2011.

**1. Aspirante Miguel Ribeiro – Dr. João Dinis Esteves, que tipo de sistemas de protecção contra roubos ou furtos é normalmente instalado na vossa rede de Postos de Abastecimento? (descreva por favor as principais características desses sistemas e objectivos)**

Doutor João Dinis Esteves – O mais importante é aquele que todos os postos devem ter, nomeadamente, o sistema de CCTV com gravação de imagens em cassete ou disco, porque tem um carácter de prevenção; e digamos que, os potenciais autores sabem que há um sistema CCTV e pensam duas vezes antes de ir lá. Para fazer face a isto, normalmente, pensam algo do género: *“Vamos fazer qualquer coisa para destruir o sistema de CCTV para não poderem gravar”*.

Os nossos sistemas de CCTV já não são por cassetes, como eram antigamente. Tem havido diversas fases, diversas gerações de sistemas de CCTV. Os primeiros gravavam numa cassete; hoje em dia, já não se grava em cassete porque a qualidade do filme é relativamente má; utiliza-se, sim, a gravação digital.

Há um outro sistema que é o mais actual, que tem a gravação de imagem em disco e ligação a uma central. Neste caso, estamos permanentemente em ligação com a central e a central está a ver o que se passa na estação de serviço. No nosso caso é uma empresa de segurança devidamente certificada que nos tem feito este trabalho. Nesta altura devemos dar um salto qualitativo de modo a que não sei se ficaremos nós próprios com a central, actuada por uma empresa certificada na área da *security* mas eventualmente essa central será nossa.

Depois temos os botões de pânico ligados a centrais privadas ou públicas. Neste último caso temos o Programa Abastecimento Seguro. Começámos por ter os telemóveis ligados à Polícia/ GNR que serviram durante um determinado período; fizeram o seu papel

porque salvaram alguém no posto de combustível, uma, duas ou três vezes, e basta esse pequeno número para dizer: houve três ou quatro assaltos que não foram concretizados porque tínhamos o telemóvel de segurança. Ótimo. Consideramos que valeu a pena o trabalho que foi realizado. Portanto, desde essa primeira acção que levou à constituição da comissão para a segurança nos postos de combustíveis, foi realmente bastante boa numa determinada época. Hoje olhamos para há dez, onze anos atrás quando eles apareceram e dizemos: *“Estamos mesmo na pré-história; isto é do tempo do dinossauro”*. Realmente a vida anda a uma velocidade pavorosa; nesta altura, este sistema envelheceu, os telemóveis envelheceram, as pessoas não os carregavam, enfim, um conjunto de problemas que levaram à morte do sistema do telemóvel. Passou à história.

Com uma morte que aconteceu num posto de combustível na área da zona Sul, Benavente (?). Houve um assalto, fizeram um refém e houve uma senhora que levou um tiro na cabeça e que estava a servir de refém. Morreu. Então, o Ministério da Administração Interna, que já tinha o Táxi Seguro, tentou fazer com que o substituto do telemóvel de segurança fosse o Posto Seguro, que é um sistema que permite às pessoas ter um botão direccionado para uma central, e esta manda uma mensagem para o posto da autoridade, PSP ou GNR que está mais próximo do local onde a ocorrência está a ter lugar. O que se passa no interior do posto através de uma comunicação telefónica está a ser escutado pelas autoridades que desta maneira têm a possibilidade de fazerem o balanço do que se está a passar no ambiente/ no interior do posto. É difícil as pessoas actuarem com um comando no bolso ou um botão fixo durante o assalto, mas também já tem acontecido os nossos homens quando vêem os assaltantes percebem logo que eles vêm e se o posto está fechado, se é de noite eles têm de mandar umas “marretadas” nas portas para as partir ou aparecem logo encapuçados e à distancia vê-se, imediatamente, quem vem lá e quais as intenções. Enfim, é o tal botão de pânico ligado à central privada ou à Polícia.

Nós em 2002 quando instalámos os nossos sistemas de CCTV, que agora estão a ser mudados, queremos mudar, tínhamos a ligação à central e, de facto, um dos nossos objectivos era que, sempre que houvesse um problema, tocassem no botão, a central imediatamente se ligava ao posto, ficava a ver o que se passava a partir das diversas câmaras do posto e entrava em contacto com a Polícia e os polícias eram orientados por aquilo que se estava a passar e que a central estava a ver. A STON, que era a empresa que nos dava esse apoio, tinha lá painéis que se ligavam imediatamente e viam o que se passava na loja; Montijo, Oeiras, Loulé, Alcácer do Sal, eles têm possibilidade de verem, em tempo real, o que se está a passar por lá.

A vigilância física e privada é, também, uma das possibilidades.

As portas de segurança nas zonas de contagem de dinheiro, nós na GALPGEST, na PETROGAL não temos o hábito de tornar o local onde se conta o dinheiro e onde está o cofre como um forte, eventualmente, isto é uma frágil engenharia pensar nisto mas, de qualquer das maneiras, já estamos a tentar que aquele módulo seja um módulo fechado de maneira a que não se possa entrar pelo tecto falso na zona do cofre.

Os nossos cofres são cofres que têm, inicialmente, abertura retardada e têm códigos electrónicos. Temos lá a indicação: “Atenção, este cofre tem abertura retardada”. Enfim, os “bandidos” também já sabem que se esperarem um bocado o cofre abre mesmo e se lá estiver quem tenha possibilidades de escrever o código do cofre.

Os alarmes de intrusão e quebra de vidros também são uma outra hipótese. Quando o posto está fechado, à noite, existe um alarme de intrusão. Se houver uma invasão naquele local protegido, imediatamente uma central desencadeia um alarme e alguém é avisado.

As grades em portas e janelas são outras das hipóteses; os postos quando à noite estão fechados têm grades que evitam que as pessoas partindo o vidro possam entrar.

Os vidros na zona da passagem onde existem os pagamentos nocturnos, o posto está fechado mas atendemos os clientes por um “passa-valores”, nessa zona, fundamentalmente, se os vidros também puderam ser à prova de bala constitui um dos elementos como meio de segurança que pode existir.

Os pinos contra arrombamento por viaturas, nas nossas áreas, num ou outro ponto, existem pinos que também fazem alguma coisa mas também não é 100% eficaz, pelo menos, enfim, temos que ensaiar os pinos e ir redesenhando para tentar melhorar cada vez mais os elementos que vamos colocando.

A eliminação do tecto falso em zonas de WC; as pessoas podem ir ao WC, ficarem lá e irem pelo tecto e pelo tecto invadirem o posto. Indicadores de presença nos WC.

Acessos ao WC pelo interior da loja; foi uma das coisas que passámos a fazer; nós tínhamos o conceito M24 que certamente ainda temos em meia dúzia/ uma dúzia das nossas composições; nesta altura estamos e o acesso às casas de banho era pela zona de fora; hoje estamos a pôr o acesso às casas de banho pelo interior da loja para que possa existir, da parte do operador, alguma vigilância também sobre quem entra e quem sai do WC; isto já ajudou a polícia em Aljustrel, em que às 4h da manhã entrou alguém no WC e fizeram para lá uma imundície incrível, tínhamos ali um correio de droga.

Um alarme avisador de excesso de fundo na caixa é uma outra medida que aplicamos foi tentar reduzir o encaixe que os ladrões podem conseguir por um assalto,

tornar as nossas áreas menos atractivas. Para isso, sempre que o fundo de maneo que está na caixa é excedido numa determinada importância, há um alarme em que o operador deve agarrar no dinheiro que tem a mais e metê-lo dentro do ovo, que assim o chamamos, que por sua vez é metido no tubo pneumático, descarrega o ovo directamente no cofre.

Outro tipo de sistemas são as gavetas para pagamento nocturno, portanto para que não haja necessidade da loja estar aberta durante o período nocturno. Existência de vitrinas fechadas na secção bebidas e também do tabaco. Existência de antenas de alarme nas saídas da loja. Controlo remoto das portas, portanto, também é uma das coisas que se pode fazer. Iluminação de protecção ao encerramento do posto, eventualmente com detectores de presenças. Bombas em pré-pagamento para evitar as fugas. Visibilidade do interior e do exterior do posto, cada vez menos paredes e mais vidro. Formação em segurança dos colaboradores das posições. Sinalética de segurança que também vai existir.

**2. Aspirante Miguel Ribeiro – Quem é responsável pela instalação desses sistemas e pelo seu funcionamento? (descreva por favor cada tipo de sistema)**

Doutor João Dinis Esteves – A responsabilidade dos sistemas é da empresa que tem a concessão (a PETROGAL) ou de quem está a gerir a posição. Por exemplo, a GALPGESTE é a entidade gestora dos principais postos de abastecimento da GALP ENERGIA. A PETROGAL põe os sistemas e nós fazemos a sua exploração.

O sistema CCTV é instalado por nossa conta, a responsabilidade das imagens é nossa e somos responsáveis perante a Comissão Nacional de Protecção de Dados pelas imagens captadas e por aquilo que fazemos às imagens.

Os botões de pânico ligados a centrais privadas ou à Polícia/ GNR, estes botões também são instalados por nós e também são custeados por nós; ligações telefónicas, etc. Telemóveis de polícia também éramos nós que ao princípio os pagaríamos. Eu penso que isto é uma coisa que já nem vale a pena falar porque isto é passado, julgo que ninguém tem isto.

**3. Aspirante Miguel Ribeiro – A PSP está de alguma forma envolvida no planeamento e na implementação desses sistemas? De que forma? (aconselhamento técnico, fiscalização, formação, etc.)**

Doutor João Dinis Esteves – A formação é muito importante. Aquilo que dizemos às pessoas; é preciso não nos opormos aos “bandidos”; é preciso não ter dinheiro na caixa;

é preciso ter cuidado e estar sempre atento ao que se passa à nossa volta. Portanto, isto, fundamentalmente, é financiado pela empresa que constrói o posto ou que o gere. De certa forma, o planeamento ou a implementação destes alarmes, ora bem, aqui no planeamento e na implementação deste sistemas, realmente, o telemóvel que foi feito pelas autoridades, houve um protocolo entre a secretaria de Estado com o Secretário de Estado Adjunto, acho que foi com ele o Ministério da Administração Interna e a TELECEL. E neste caso os botões de pânico ligados à Polícia que é o que existe agora, também é o sistema Abastecimento Seguro, é aquele que temos implementado com o apoio do Ministério da Administração Interna, baseado em protocolos, existentes no Ministério da Administração Interna.

**4. Aspirante Miguel Ribeiro – Consegue recordar as datas (mês/ ano) em que cada sistema foi implementado na maioria dos vossos postos? Ou quando começaram a ser implementados? (descreva por favor cada tipo de sistema)**

Doutor João Dinis Esteves – O sistema de CCTV começou a ser implementado na década de 90. Primeiro muito simples, depois em 1995 começaram os de segunda geração, já com gravação em disco; a terceira geração apareceu recentemente em 2001 com a ligação à central e ligação mais duradoura em disco.

Os botões de pânico apareceram em 2008, talvez.

Os cofres: começámos a fazer a transformação de cofres com segredo e abertura retardada no ano 2002/ 2003.

Grades desde sempre.

Vidros à prova de bala: ainda é uma coisa que está para acontecer.

Pinos: começámos a instalá-los em 2005.

Acessos ao WC pelo interior da loja: na nossa companhia é algo que começámos a fazer recentemente com as lojas tangerina, começaram para aí em 2009.

Alarme avisador do excesso de caixa: 2009 também.

Vitrinas das bebidas fechadas: também em 2009.

Antenas de alarme: temo-las instaladas desde o ano 2000.

Controlo remoto das portas e bombas em pré-pagamento: é uma coisa que sempre tem existido.

Ainda que nesta altura estamos a tentar também desde 2009 aumentar a visibilidade do interior e exterior do posto.

Manuais com procedimentos de segurança: saiu em 2002.

A formação em segurança dos colaboradores das posições: sempre houve.

A vigilância privada: começámos nos anos 90. Entretanto, a vigilância privada tem vantagens e tem inconvenientes; sempre que entram pessoas há o problema humano que é sempre uma coisa difícil. A vigilância electrónica está lá, a pessoa está descansada; se a vigilância é uma vigilância humana depois com a conversa, não ver isto ou não ver aquilo, há cansaço, há imensas coisas; a vigilância humana é sempre motivo de desgosto. Sempre que há duas pessoas e há o contacto uma com a outra pode haver um conflito. Com a electrónica não há conflito; mesmo assim temos ainda alguns casos em que existe vigilância humana.

As gavetas passa-valores: existem desde sempre.

**5. Aspirante Miguel Ribeiro – Que resultados têm sido obtidos após a instalação de cada tipo de sistema? (descreva por favor cada tipo de sistema)**

Doutor João Dinis Esteves – Com estas acções, com a criação da comissão para a segurança dos postos de abastecimento de combustível, na APETRO e no Ministério da Administração Interna, nós temos um controle sobre o que se vai passando em termos de *security* nos nossos postos muito melhor. Tínhamos problemas gravíssimos de vandalismo, principalmente com as claques. Desde 2002, quando a polícia passou a encarar esse fenómeno como qualquer coisa de série, existem problemas uma vez por ano; portanto, digamos que o problema das claques deixou de ser um grande problema para as companhias; passou a ser um pequeno problema porque as polícias quiseram resolver o problema, e resolveram-no de uma maneira muito profissional. Foi fantástico. Portanto, as claques foram qualquer coisa de muito grave em 2002 e que, realmente, hoje já não têm uma grande relevância.

**6. Aspirante Miguel Ribeiro – Algum sistema tem-se revelado parcial ou totalmente ineficaz? Se sim, quais as razões de tal “fracasso”? (refira se tal se deve às características do sistema em si – operacionalidade/ manutenção/ custos – às características dos autores dos crimes, às suas motivações, a alterações nos seus *modus operandi*, ou outro tipo de motivos)**

Doutor João Dinis Esteves – Falando dos telemóveis, foram um sistema muito bom que, não haja dúvida, nós nas nossas reuniões, quando fazemos um balanço dos telemóveis

de polícia criados em 2002, dizemos: *“Então, isto serviu para alguma coisa?”*; *“Olha, eu tive dois casos em que...”*; *“Tive mais outro caso...”*, pronto, o número de casos apresentados já é suficiente para dizer que valeu a pena. Está imune, acabou, temos de fazer um enterro do sistema porque realmente ele foi ineficaz.

Agora existe o Posto Seguro. O que lhe posso dizer: tem dificuldades, algumas respostas de policiamento demoram muito tempo, mas para já deram resultado. Em Palmela houve um assalto que enquanto estava a decorrer o assalto, o nosso homem carregou no botão, era um assalto a uma ATM, e passado muitíssimo pouco tempo a polícia apareceu e eles desapareceram por ali fora, e o ATM ficou lá. Portanto, esse é um caso nítido em que o Posto Seguro valeu a pena. Enfim, posso-lhe dar mais dois ou três exemplos: não temos isto generalizado em todo o lado mas temos um ou outro caso. Enfim. Totalmente ineficaz, acho que não foi. Podemos dizer *“Eh pá, será que o investimento compensa os ganhos?”*. Fazemos qualquer coisa. É sempre muito importante fazer qualquer coisa. Não fazer nada é que é mau.

**7. Aspirante Miguel Ribeiro – Nos casos em que não são obtidos resultados significativos em termos de prevenção, que outro tipo de medidas/ sistemas é pensado/ aconselhado?**

Doutor João Dinis Esteves – Temos estes sistemas todos. Tentamos minimizar os elementos atractivos dos postos e tentamos aumentar o risco para o bandido. Portanto, por um lado, queremos que o assalto faça com que eles retirem pouco dinheiro e, por outro lado, tornar pouco atractivo o posto e aumentar o risco com sistemas de videovigilância que permitem que eles tenham mais cuidado, têm que se mascarar todos, os carros têm de ser descaracterizados, têm que deitar fora as coisas que trazem vestidas, porque senão a roupa também serve como elemento de indicação de quem são eles.

**8. Aspirante Miguel Ribeiro – De entre os sistemas de protecção que se têm revelado mais eficazes, e caso não estejam totalmente implementados, quais estão a ser pensados para todos os postos de abastecimento de combustíveis? (descreva-os por favor e indique o que se espera obter em termos de resultados)**

Doutor João Dinis Esteves – Eu devo dizer que aqui um dos problemas que temos é, e eu vou dizer-lhe isto com toda a lealdade, eu penso que a Comissão Nacional de Protecção de Dados cria imensos problemas para o registo e controle das imagens. Uma



das coisas que a Comissão Nacional de Protecção de Dados nos diz é que temos um sistema implementado, as gravações têm que existir durante 30 dias e até 30 dias, ou seja, diz-nos que uma imagem gravada hoje não pode estar em nosso poder mais de 30 dias; uma imagem gravada hoje tem que estar disponível durante 30 dias. Portanto, o máximo e o mínimo estão limitados e são iguais.

Enfim, pode criar-se um sistema que faça isso mas, ou o sistema tem uma capacidade enormíssima ou, então, a qualidade de imagem tem de ser reduzida. Repare, nós num posto, numa posição, chegamos a ter 16 câmaras, julgo que é o máximo que está implementado numa área de serviço, porque temos de controlar a loja, que tem uma determinada dimensão, a entrada da loja que é essencial para se ver quem entra, temos de controlar a rodovia, temos que controlar, digamos que o “BackOffice”, a zona do cofre também tem de ser controlada, as zonas das casas de banho também queremos que sejam controladas para não nos andarem para lá a fazer “meia dúzia de patifarias”, as zonas das lavagens têm de ser controladas, a zona da restauração, enfim, há um conjunto de pessoas que têm de ser controladas e por isso são muitas câmaras.

Imagine 16 câmaras, trabalhando 24 horas/ dia; isto equivale a qualquer coisa como 380 e tal horas de filme por dia. São 16 a filmar 24 horas/ dia, temos um conjunto de 384 horas de filmagens. 384 horas de filmagens durante um dia é muito hora de filmagem. E, tudo isso fica armazenado no disco. Se estivermos a pensar em 30 dias, isto é, qualquer coisa como, 11000 horas de filmes por mês que têm de ficar gravados; é muita hora. Esta é a realidade do que se passa.

Mas há um outro problema; isto é para ver que o máximo é capaz de ser demais, até porque há muita coisa que se passa no posto que não interessa para nada. Quando acontece uma ocorrência eu vou àquelas imagens e gravo-as e tiro-as de lá. Não preciso de ter mais nada gravado, quer dizer, eu não quero fazer filmes não é?! Eu quero é ter as ocorrências gravadas. Ora bem, e isso são meia dúzia de minutos. Isto para mim é um ponto de interrogação; há aqui qualquer coisa de errado.

Outra questão, nós gravamos uma ocorrência, um roubo por exemplo, gravamos e guardamos, mas para ir à polícia e fazer queixa, nós temos o prazo de 6 meses. Então, a lei por um lado dá-nos um prazo de 6 meses para nós fazermos uma acusação mas, por outro, a CNPD diz-nos que as imagens têm de desaparecer em 30 dias. Aqui há qualquer coisa que não joga. Mais, são os próprios tribunais que, de vez em quando, nos vêm pedir imagens destas ocorrências e não pedem em 30 dias, pedem muito depois disso.

Como é que nós contornamos a situação?! Atribuímos um código a uma determinada ocorrência e ao fim de 30 dias esse código e esses dados são levados pela STON que no servidor enormíssimo tem lá aquilo com o número do código, nem sabe que é que lá tem. Se a polícia e/ ou os tribunais pedirem algum elemento, no período de 6 meses, nós pedimos à STON e ela faz o CD e entra à polícia ou ao tribunal, e eles, de acordo com o código que nós temos, imitem o tal CD e entregam à polícia ou aos tribunais. Ao final de 6 meses perde-se tudo; não temos rigorosamente nada a não ser um caso extraordinário em que digam “*olhem, conservem lá bem isso*” e, então, conservamos isso por um período superior mas estão sempre sob o ponto de vista legal como é que isso pode ser enquadrado, porque há processos que demoram anos.

**9. Aspirante Miguel Ribeiro – O crime de roubo em postos de abastecimento de combustíveis é um crime que é maioritariamente cometido durante o período nocturno. Os funcionários são formados e instruídos sobre a forma como devem actuar durante essa eventualidade?**

Doutor João Dinis Esteves – Relativamente à formação, dispomos de um posto-escola, onde o DVD de Boas Práticas em Postos de Abastecimento de Combustíveis é passado, juntamente com um conjunto de informações úteis que também lhes são dadas em PowerPoint. Portanto, temos formação e os formandos ficam a par do que acontece.

**10. Aspirante Miguel Ribeiro – Durante o período nocturno os postos de abastecimento de combustíveis são reforçados com mais alguns funcionários?**

Doutor João Dinis Esteves – Não.

**11. Aspirante Miguel Ribeiro – Na sua opinião, qual deverá ser o papel da PSP na prevenção dos crimes de roubo e furto em postos de abastecimento de combustíveis? Considera que esse papel está a ser cumprido? Porquê? Se não, indique por favor os principais motivos porque tal não está a acontecer.**

Doutor João Dinis Esteves – A polícia nesta altura está a passar pelos postos de combustível e habitualmente param lá. No estrangeiro as trocas de turnos da polícia são feitas em postos de combustível (Inglaterra por exemplo), o que demonstra que lá também existem os mesmos problemas, e que esta preocupação é de facto uma grande preocupação.

As patrulhas regulares e aleatórias da polícia são importantes. E isto está a acontecer. Eu posso dizer que durante a noite e durante o dia as polícias passam com alguma frequência pelos postos de combustível, o que para nós é um descanso porque os potenciais assaltantes sabem que a polícia passa por ali mas não sabem a que horas possivelmente passam por lá, “ficando de pé atrás”!

**12. Aspirante Miguel Ribeiro – Que outro tipo de entidades ou de medidas, que não apenas de protecção passiva ou activa, pensa serem importantes para a prevenção da criminalidade que afecta os postos de abastecimento? (descreva por favor porquê)**

Doutor João Dinis Esteves – A comissão para a prevenção da criminalidade nos postos de abastecimento de combustíveis tem reuniões periódicas, a nível do Ministério, presididas até pelo Secretário de Estado ou por um Adjunto, e à volta da mesa, em princípio, estão pessoas dos três ramos das forças armadas: GNR, PSP e Polícia Judiciária (PJ). Nesta comissão, pela primeira vez, juntaram-se a PJ e a PSP numa mesma mesa a colaborar, o que foi muito importante para nós, companhias, termos possibilidades de dialogar eventualmente com um ou outro elemento com problemas concretos que tivemos, e tivemos problemas concretos em que desta maneira, falando com as pessoas, os problemas foram resolvidos. Se este corte entre a companhia e as polícias acontecer torna-se tudo muito mais difícil para as companhias. Nós, como digo, o que é que podemos fazer?! Não podemos, por exemplo, “ir à procura dos bandidos”. Isso é uma missão das polícias. Nós temos que acreditar que a polícia nos defende e quando temos um problema é muito bom que do outro lado exista alguém que nos oiça, que nos entenda e que nos possa dar um conselho. Quando tínhamos um problema com as ATM’s ou com “ciganos”, enfim, telefonávamos e perguntávamos “*O que é que devemos fazer à vida?*” e eles diziam “*Olhe, fale para ali ou para aqui*” e nós, como estava dentro do esquema de segurança deste País e, portanto, nós temos um problema de segurança, apresentávamos o problema de segurança e eles diziam “*Olhe isto resolve-se desta maneira: ...*”.

Quer dizer, esta comissão é importante precisamente porque nos abre caminhos para diálogos. Não são frequentes mas, uma a duas vezes por ano nós temos a necessidade de pedir ajuda à Polícia. Podia estar aqui durante mais duas ou três horas a falar sobre os problemas de *security* que temos tido nos postos e que, enfim, foram desaparecendo com o tempo, graças a Deus. Um dos muito graves foi o vandalismo e os problemas das claque, praticamente. Ontem aconteceu aqui uma coisa e alguém dizia: “*É preciso que a polícia vá*

*para aqui e para ali*” e eu dizia: *“Calma!”*. As claques não são um problema essencial na nossa segurança, há outros.

Portanto, isto ter dado importância a esta comissão é importante.

**13. Aspirante Miguel Ribeiro – Que outras considerações quer acrescentar que ainda não tenham sido esclarecidas?**

Doutor João Dinis Esteves – Ora bem, eu não tenho mais nada a acrescentar. Tenho que dizer que uns dos problemas graves que temos agora são as fugas ao combustível. As pessoas abastecem e vão embora sem pagar. Podíamos pôr as bombas todas em self-service, levar as pessoas lá dentro, mas é uma coisa antipática e que nos dá muitas reclamações. Como é que nós temos resolvido este problema das fugas?! Para já começámos com a utilização dos CCTV’s. Os CCTV’s sempre que alguém foge, foge sem o pagamento, nós podemos identificar imediatamente o recibo que fica pendurado na consola com o carro que esteve a abastecer e que fugiu. Simplesmente o carro abasteceu e fugiu, aparece depois mais uma, duas, três vezes e vão fazendo isto por todo o lado. E, nós temos de pagar; pagamos o combustível, pagamos os impostos todos, os impostos são pagos à cabeça. Portanto, aquilo é um prejuízo directo e nesta altura é um valor muito grande. A nossa empresa paga de imposto à volta de 380.000€/ 400.000€ por ano, que é muito dinheiro. Temos o reconhecimento de matrícula, que já lhe falei nisso, que é um software que quando um carro, que tem uma falha de pagamento de combustível, entra no nosso posto imediatamente é assinalado ao operador *“Atenção que entrou um carro que tem uma dívida no posto”*. A matrícula é comparada com matrículas que o sistema tem introduzido. Este sistema já está implementado em todas as nossas empresas. Na GALPGEST foi, talvez, o primeiro a implementar e também na REPSOL. Portanto, o carro entra, a matrícula é filmada e comparada com a nossa base de dados com dívidas, e diz ao operador que aquele carro tem dívidas. Depois, ou paga antecipadamente ou, então, não abastece. Não lhe autorizam automaticamente o abastecimento. O empregado tem de dizer: *“Olhe, o senhor, certamente, esqueceu-se de pagar esta conta”*, mas isto é um problema muito importante para as companhias.

Um carro que fuja pela primeira vez fica logo na base de dados e, esse pode fugir porque aí não sabíamos o que ia acontecer. O procedimento a seguir é verificar qual é o carro, a matrícula do carro, tirar imagens do carro, guardá-las e preencher o papel, dizer

que no dia tal, às tantas horas, a viatura tal, matrícula tal, se possível com imagens em anexo, deixou por pagar tantos litros de gasóleo.

Se não tiver essa folha não há justificação para uma falta de pagamento. E nós confrontamos as pessoas com isso. Agora há também muitas fugas por carros cuja matrícula é falsa e nós até já encontramos aqui uma “coisa engraçada” que foi o mesmo carro com duas matrículas. Porquê?! Porque o “bandido”, que eu vou chamar-lhe assim e que não devia, não se esqueceu de trocar a matrícula mas tinha o carro identificado com uma figura qualquer do “tarzam” ou do homem aranha ou algo do género, e nós vimos o carro com uma matrícula tal com esse autocolante colocado na zona direita e passado uns tempos vimos o mesmo carro com outra matrícula e com o mesmo autocolante; aí dissemos que não era só um problema de cor, era o mesmo carro.

Ora bem, eu creio que a polícia também já dispõe desses meios. O reconhecimento de matrículas. Nesta altura, o que mais temos que desenvolver é um sistema que evite estes pequenos delinquentes de continuar imponentes a praticarem o mal. Este é um problema nosso e gostaríamos também de o passar para as polícias; considerar que as pessoas que roubam a companhia, também roubam o Estado e os outros. Não somos nós os únicos a ser castigados.

**Anexo V**  
**Entrevista nº4<sup>71</sup>**

**Nome:** Ricardo Coimbra.

**Cargo/ Função:** Responsável pela área de segurança, qualidade e ambiente da PRIO ENERGY, S.A., e pela área do “Security” dos Postos de Abastecimento de Combustíveis da PRIO.

**Data da Entrevista:** 24 de Fevereiro de 2011.

**1. Aspirante Miguel Ribeiro – Dr. Ricardo Coimbra, que tipo de sistemas de protecção contra roubos ou furtos é normalmente instalado na vossa rede de postos de abastecimento? (descreva por favor as principais características desses sistemas e objectivos)**

Doutor Ricardo Coimbra – Entre os diferentes sistemas de protecção que existem realço dois principais tipos de sistemas: alarme ligado ao telemóvel do responsável do posto de abastecimento e os sistemas de videovigilância, vulgarmente designados por CCTV.

**2. Aspirante Miguel Ribeiro – Quem é responsável pela instalação desses sistemas e pelo seu funcionamento? (descreva por favor cada tipo de sistema)**

Doutor Ricardo Coimbra – Na fase da obra de construção do posto de abastecimento é contratado com a empresa que melhor cotação der, e é essa própria empresa que instala os equipamentos e que dá a formação dos mesmos.

**3. Aspirante Miguel Ribeiro – A PSP está de alguma forma envolvida no planeamento e na implementação desses sistemas? De que forma? (aconselhamento técnico, fiscalização, formação, etc.)**

Doutor Ricardo Coimbra – Francamente não. Aquando da abertura do posto de abastecimento é feita uma abordagem às autoridades locais no sentido de solicitar apoio para alguma eventualidade.

---

<sup>71</sup> Entrevista enviada por correio electrónico.

**4. Aspirante Miguel Ribeiro – Consegue recordar as datas (mês/ ano) em que cada sistema foi implementado na maioria dos vossos postos? Ou quando começaram a ser implementados? (descreva por favor cada tipo de sistema)**

Doutor Ricardo Coimbra – Conforme já referi anteriormente, os sistemas de protecção são instalados na fase final de conclusão da obra. Não tenho datas objectivas presentes.

**5. Aspirante Miguel Ribeiro – Que resultados têm sido obtidos após a instalação de cada tipo de sistema? (descreva por favor cada tipo de sistema)**

Doutor Ricardo Coimbra – Os resultados não são mensuráveis de imediato, na medida em que os processos ainda estão a decorrer. No que respeita ao CCTV permite recuperar as imagens de um assalto que posteriormente podem ajudar no processo/ investigação.

**6. Aspirante Miguel Ribeiro – Algum sistema tem-se revelado parcial ou totalmente ineficaz? Se sim, quais as razões de tal “fracasso”? (refira se tal se deve às características do sistema em si – operacionalidade/ manutenção/ custos – às características dos autores dos crimes, às suas motivações, a alterações nos seus *modus operandi*, ou outro tipo de motivos)**

Doutor Ricardo Coimbra – Os sistemas são eficazes para o fim a que se destinam e para o propósito que nos leva a adquiri-los, porém têm as suas limitações.

**7. Aspirante Miguel Ribeiro – Nos casos em que não são obtidos resultados significativos em termos de prevenção, que outro tipo de medidas/ sistemas é pensado/ aconselhado?**

Doutor Ricardo Coimbra – Há muito pouco a fazer. Para combater os assaltos à mão armada nas horas de maior tentação (mudança de turnos, que é quando há mais dinheiro) a solução, para nós, passou por contratar uma empresa de recolha de valores (ESEGUR).

**8. Aspirante Miguel Ribeiro – De entre os sistemas de protecção que se têm revelado mais eficazes, e caso não estejam totalmente implementados, quais estão a**

**ser pensados para todos os postos de abastecimento de combustíveis? (descreva-os por favor e indique o que se espera obter em termos de resultados)**

Doutor Ricardo Coimbra – Ter CCTV interactivo permite, através de uma avença (à ESEGUR por exemplo), manter o posto vigiado 24h por dia.

**9. Aspirante Miguel Ribeiro – O crime de roubo em postos de abastecimento de combustíveis é um crime que é maioritariamente cometido durante o período nocturno. Os funcionários são formados e instruídos sobre a forma como devem actuar durante essa eventualidade?**

Doutor Ricardo Coimbra – Nas horas escolhidas para esses roubos (período nocturno) não estão operadores nos postos. Durante esse período, o posto está a funcionar em regime automático. No caso de um assalto à mão armada, a formação que é dada é no sentido de entregar e aceder às exigências, tentando manter sempre a calma.

**10. Aspirante Miguel Ribeiro – Durante o período nocturno os postos de abastecimento de combustíveis são reforçados com mais alguns funcionários?**

Doutor Ricardo Coimbra – Tal como já referi anteriormente, durante o período nocturno, os postos de abastecimento funcionam em regime automático.

**11. Aspirante Miguel Ribeiro – Na sua opinião, qual deverá ser o papel da PSP na prevenção dos crimes de roubo e furto em postos de abastecimento de combustíveis? Considera que esse papel está a ser cumprido? Porquê? Se não, indique por favor os principais motivos porque tal não está a acontecer.**

Doutor Ricardo Coimbra – Penso que de uma forma genérica está, pois não há muito a fazer senão umas passagens pelos postos no sentido de prevenção.

**12. Aspirante Miguel Ribeiro – Que outro tipo de entidades ou de medidas, que não apenas de protecção passiva ou activa, pensa serem importantes para a prevenção da criminalidade que afecta os postos de abastecimento? (descreva por favor porquê)**

Doutor Ricardo Coimbra – O que há a fazer aqui não passa por entidades externas. Passa sim por adoptar/ implementar procedimentos que não facilite a vida a quem pensa



fazer o roubo, nomeadamente, não ter rotinas específicas e perceptíveis, bem como não acumular grandes quantias de valores em caixa.

**13. Aspirante Miguel Ribeiro – Que outras considerações quer acrescentar que ainda não tenham sido esclarecidas?**

Doutor Ricardo Coimbra – Não tenho muito a acrescentar senão reforçar a minha disponibilidade para colaborar.

**Anexo VI**  
**Entrevista nº5<sup>72</sup>**

**Nome:** Pedro Barbot.

**Cargo/ Função:** Responsável pela área de segurança, qualidade e ambiente da CEPSA/ TOTAL, S.A., e pela área do “Security” dos Postos de Abastecimento de Combustíveis da CEPSA/ TOTAL.

**Data da Entrevista:** 22 de Março de 2011.

**1. Aspirante Miguel Ribeiro – Dr. Pedro Barbot, que tipo de sistemas de protecção contra roubos ou furtos é normalmente instalado na vossa rede de Postos de Abastecimento? (descreva por favor as principais características desses sistemas e objectivos)**

Doutor Pedro Barbot – Sistemas de CCTV, com o objectivo de fazer face aos roubos internos; grades nas lojas com o objectivo de fazer frente aos roubos externos; vidros à prova de bala para dar segurança ao operador de caixa; sistemas de alarme com o objectivo de evitar os roubos externos quando as instalações estão fechadas; posto seguro (programa determinado pelo governo) para protecção externa; cofres enterrados e blindados para protecção do dinheiro; bombas em pré-pagamento de forma a eliminar as fugas, uma vez que o sistema jurídico não nos dá a possibilidade de receber o dinheiro das fugas.

**2. Aspirante Miguel Ribeiro – Quem é responsável pela instalação desses sistemas e pelo seu funcionamento? (descreva por favor cada tipo de sistema)**

Doutor Pedro Barbot – Sistemas de alarme e CCTV da PROPEL (empresa da CEPSA de exploração directa de postos), os restantes é a CEPSA.

**3. Aspirante Miguel Ribeiro – A PSP está de alguma forma envolvida no planeamento e na implementação desses sistemas? De que forma? (aconselhamento técnico, fiscalização, formação, etc.)**

---

<sup>72</sup> Entrevista enviada por correio electrónico.

Doutor Pedro Barbot – As autoridades não têm qualquer envolvimento à excepção do programa abastecimento seguro.

**4. Aspirante Miguel Ribeiro – Consegue recordar as datas (mês/ ano) em que cada sistema foi implementado na maioria dos vossos postos? Ou quando começaram a ser implementados? (descreva por favor cada tipo de sistema)**

Doutor Pedro Barbot – Sistemas de CCTV em 2010 foram instalados cerca de dez sistemas; grades nas lojas em 2010 foram instaladas duas; vidros à prova de bala foram instalados em 2010 dois postos; sistemas de alarme em 2010 foram instalados cerca de dez novos sistemas; programa abastecimento seguro não foi adicionado qualquer posto; cofres enterrados e blindados foram instalados em 2010 cerca de quinze; bombas em pré-pagamento implementada em toda a rede PROPEL, ou seja, nos 96 postos.

**5. Aspirante Miguel Ribeiro – Que resultados têm sido obtidos após a instalação de cada tipo de sistema? (descreva por favor cada tipo de sistema)**

Doutor Pedro Barbot – Os sistemas de CCTV fez baixar os roubos da loja; grades nas lojas não teve qualquer sucesso, os assaltantes danificam este equipamento facilmente; vidros à prova de bala deram mais segurança aos operadores, uma vez que foi apenas colocado no ponto de pagamento; sistemas de alarme foi instalado porque os sistemas anteriores foram danificados nos assaltos; programa abastecimento seguro, efectivamente, a Polícia chega ao posto rapidamente; cofres enterrados e blindados acabaram os assaltos a estes postos; bombas em pré-pagamento deixaram de existir fugas.

**6. Aspirante Miguel Ribeiro – Algum sistema tem-se revelado parcial ou totalmente ineficaz? Se sim, quais as razões de tal “fracasso”? (refira se tal se deve às características do sistema em si – operacionalidade/ manutenção/ custos – às características dos autores dos crimes, às suas motivações, a alterações nos seus *modus operandi*, ou outro tipo de motivos)**

Doutor Pedro Barbot – Grades nas lojas, porque os assaltantes danificavam-nas com muita facilidade; vidros à prova de bala apenas dá segurança ao operador, não evita os assaltos; nos sistemas de alarme, as sirenes são facilmente inutilizadas e a Polícia só se desloca ao local após os colaboradores chegarem aos postos; Programa Abastecimento

Seguro, como nenhum dos postos da PROPEL que têm este sistema foi assaltado, não tenho dados.

**7. Aspirante Miguel Ribeiro – Nos casos em que não são obtidos resultados significativos em termos de prevenção, que outro tipo de medidas/ sistemas é pensado/ aconselhado?**

Doutor Pedro Barbot – Depende de posto para posto, mas o maior número de assaltos são aos cofres e a solução de blindar os mesmos e enterrar tem-se mostrado 100% eficaz.

**8. Aspirante Miguel Ribeiro – De entre os sistemas de protecção que se têm revelado mais eficazes, e caso não estejam totalmente implementados, quais estão a ser pensados para todos os postos de abastecimento de combustíveis? (descreva-os por favor e indique o que se espera obter em termos de resultados)**

Doutor Pedro Barbot – Os mais eficazes foram os sistemas de CCTV; os cofres enterrados e os postos em pré-pagamento.

**9. Aspirante Miguel Ribeiro – O crime de roubo em postos de abastecimento de combustíveis é um crime que é maioritariamente cometido durante o período nocturno. Os funcionários são formados e instruídos sobre a forma como devem actuar durante essa eventualidade?**

Doutor Pedro Barbot – Sim, a maioria dos assaltos são efectuados em período nocturno com ou sem pessoas, as instruções é de não oferecer resistência e nunca ter mais de 300,00 euros na caixa.

**10. Aspirante Miguel Ribeiro – Durante o período nocturno os postos de abastecimento de combustíveis são reforçados com mais alguns funcionários?**

Doutor Pedro Barbot – Não.

**11. Aspirante Miguel Ribeiro – Na sua opinião, qual deverá ser o papel da PSP na prevenção dos crimes de roubo e furto em postos de abastecimento de combustíveis? Considera que esse papel está a ser cumprido? Porquê? Se não, indique por favor os principais motivos porque tal não está a acontecer.**

Doutor Pedro Barbot – Em Portugal a PSP não tem condições para qualquer prevenção. Os meios humanos e materiais são escassos e a dispersão geográfica dos postos é grande.

**12. Aspirante Miguel Ribeiro – Que outro tipo de entidades ou de medidas, que não apenas de protecção passiva ou activa, pensa serem importantes para a prevenção da criminalidade que afecta os postos de abastecimento? (descreva por favor porquê)**

Doutor Pedro Barbot – Penso que tem de haver um sistema judicial mais rápido e severo para reprimir a criminalidade.

**13. Aspirante Miguel Ribeiro – Que outras considerações quer acrescentar que ainda não tenham sido esclarecidas?**

Doutor Pedro Barbot – Tem que haver uma maior colaboração entre as forças de segurança e as companhias para o desenvolvimento do reforço da segurança. Não deixar morrer algumas boas iniciativas como o Abastecimento Seguro.

**Anexo VII**  
**Modelo Entrevista nº6**

**Nome:**

**Cargo/ Função:**

**Data da Entrevista:**

1. Indique por favor as características que são mais vulgares nos autores do crime de roubo em postos de abastecimento de combustíveis.
2. Descreva por favor as principais causas que aparentam estar por detrás da intenção de um autor deste tipo de crime. (desemprego, escolaridade, grupo de amigos, integração social, etc.)
3. Que tipos de *modus operandi* são mais frequentes e o qual se destaca mais neste tipo de crime?
4. Que factores parecem influenciar mais este tipo de crime? (período nocturno, poucas pessoas no posto, poucos funcionários, dinheiro em caixa, baixas medidas de protecção, etc.).
5. A primeira intervenção das forças de segurança, em particular, o caso da PSP, é fundamental na posterior investigação levada a efeito pela Polícia Judiciária?
6. Existe alguma medida ou algum sistema de protecção que considere mais eficaz e passível de existir em todos os postos de abastecimento de combustíveis?
7. Que outro tipo de entidades ou de medidas, que não apenas de protecção passiva ou activa, pensa serem importantes para a prevenção da criminalidade que afecta os postos de abastecimento? (descreva por favor porquê)
8. Que outras considerações quer acrescentar que ainda não tenham sido esclarecidas?

**Anexo VIII**  
**Entrevista nº6<sup>73</sup>**

**Nome:** Miguel Gonçalves.

**Cargo/ Função:** Inspector-Chefe, a desempenhar funções na Secção de Investigação de Roubo e de Furto e Tráfico de Obras de Arte (SIRFTOA) da Directoria de Lisboa e Vale do Tejo da Polícia Judiciária.

**Data da Entrevista:** 22 de Março de 2011.

**1. Aspirante Miguel Ribeiro – Senhor Inspector-Chefe Miguel Gonçalves, indique por favor as características que são mais vulgares nos autores do crime de roubo em postos de abastecimento de combustíveis.**

Inspector-Chefe Miguel Gonçalves - Relativamente aos autores de roubos em Postos de Abastecimento de Combustíveis pode-se afirmar que as características mais vulgares se podem dividir em três grupos distintos:

- a) O primeiro relacionado com uma actividade “grupala”, onde predominam indivíduos jovens (entre os 15 e os 21 anos), oriundos de bairros periféricos da grande Lisboa, quer sejam de habitação social, quer sejam de alguns, poucos, bairros de “lata” que ainda subsistem. Predominam os indivíduos de origem africana, sendo que muitas vezes aparecem no grupo indivíduos caucasianos. Por norma são indivíduos muito agressivos, recorrendo na maioria das vezes a armas de fogo (caçadeira de canos serrados e pistola ou revólver). Têm como objectivo principal a caixa registadora, sendo que em muitas ocasiões, aproveitam para roubar outro tipo de produtos (tabaco, pastilhas, etc.).
- b) O segundo, com menor frequência, inclui indivíduos que actuam sozinhos, com recurso a arma de fogo, mas, sem agressividade. Dirigem-se ao empregado que está na “Caixa” e pedem-lhe o dinheiro. Muitas das vezes com a desculpa que estão desempregados e que necessitam de dar de comer à família.
- c) O terceiro, está directamente relacionado com indivíduos que têm um conhecimento privilegiado do funcionamento de um posto de abastecimento de combustíveis, ou porque já lá trabalharam, ou porque conhecem alguém que lá trabalha. Por norma são dois a três indivíduos, com apoio no exterior de alguém

---

<sup>73</sup> Entrevista enviada por correio electrónico.

que se encontra no veículo de fuga, fora do alcance das câmaras de vigilância, que comunica com os outros assaltantes através de intercomunicadores/ auriculares. Os assaltantes vêm já preparados com a ferramenta necessária para abrirem o cofre. Escolhem os períodos mais mortos e permanecem no interior do posto por várias horas. Já ocorreram casos em que os assaltantes levaram um aspirador para conseguirem retirar o dinheiro através do orifício que estava no cofre.

**2. Aspirante Miguel Ribeiro – Descreva por favor as principais causas que aparentam estar por detrás da intenção de um autor deste tipo de crime. (desemprego, escolaridade, grupo de amigos, integração social, etc.)**

Inspector-Chefe Miguel Gonçalves - As intenções podem ser variadas, algumas com a necessidade da “malta” jovem ter dinheiro para gastar em roupas, festas e com as “damas”. Outra devido à grande falta de emprego, levando a que pratiquem os assaltos como uma das formas de subsistência da família. Outros ainda que cresceram num meio social desfavorável, e que entendem que o roubo é uma outra forma de conseguir o dinheiro que necessitam.

**3. Aspirante Miguel Ribeiro – Que tipos de *modus operandi* são mais frequentes e o qual se destaca mais neste tipo de crime?**

Inspector-Chefe Miguel Gonçalves - O *modus operandi* mais frequente são os assaltos efectuados em grupo, por jovens, com recurso a extrema violência, e que por norma efectuam três a quatro assaltos seguidos. Os indivíduos estão encapuzados, com luvas, utilizam uma arma de fogo que possa facilmente intimidar (caçadeira de canos serrados), sendo usual existirem outras armas de menor calibre. Utilizam um veículo, que seja fácil ser furtado, o qual depois abandonam relativamente próximo do local onde residem.

**4. Aspirante Miguel Ribeiro – Que factores parecem influenciar mais este tipo de crime? (período nocturno, poucas pessoas no posto, poucos funcionários, dinheiro em caixa, baixas medidas de protecção, etc.)**

Inspector-Chefe Miguel Gonçalves - Os assaltos a postos de abastecimento de combustíveis ocorrem com maior frequência à noite, quando existe um menor movimento. Os locais com menores medidas de protecção são mais susceptíveis de serem assaltados.



**5. Aspirante Miguel Ribeiro – A primeira intervenção das forças de segurança, em particular, o caso da PSP, é fundamental na posterior investigação levada a efeito pela Polícia Judiciária?**

Inspector-Chefe Miguel Gonçalves - A primeira intervenção da Polícia de proximidade é sempre muito importante, quer seja na preservação de possíveis vestígios deixados na cena do crime, quer seja no acautelar da recolha da prova testemunhal.

**6. Aspirante Miguel Ribeiro – Existe alguma medida ou algum sistema de protecção que considere mais eficaz e passível de existir em todos os postos de abastecimento de combustíveis?**

Inspector-Chefe Miguel Gonçalves - Existem duas medidas em termos de protecção que poderiam de alguma forma serem mais eficazes em termos da diminuição das probabilidades da ocorrência de um assalto. A primeira seria o posto de abastecimento de combustíveis, a partir de uma determinada hora, ter um gradeamento que impossibilitasse o contacto directo com o elemento que ali se encontra a trabalhar. A segunda, também nos períodos mais críticos, era os abastecimentos serem efectuados apenas com cartão multibanco.

**7. Aspirante Miguel Ribeiro – Que outro tipo de entidades ou de medidas, que não apenas de protecção passiva ou activa, pensa serem importantes para a prevenção da criminalidade que afecta os postos de abastecimento? (descreva por favor porquê)**

Inspector-Chefe Miguel Gonçalves - Penso que uma das medidas mais importantes para a prevenção da criminalidade nos postos de abastecimento de combustíveis, passa por uma maior formação dos empregados e dos próprios revendedores. Ou seja, na grande maioria das vezes os empregados são pessoas com baixa formação académica, com baixos salários, com entradas e saídas frequentes, em suma qualquer indivíduo de um dia para o outro passa a estar à frente de um posto de abastecimento, lidando com produtos muito sensíveis. Por parte dos revendedores, seria bom que pudessem recorrer aos serviços de empresas de transportes de valores, que se deslocassem ao posto de abastecimento para recolher o dinheiro e não ser o próprio revendedor que transporte uma quantia elevada e a vá depositar ao Banco, expondo-se ao perigo. O problema é que tudo isto acarreta maiores custos, aos quais tentam a todo custo fugir.

**8. Aspirante Miguel Ribeiro – Que outras considerações quer acrescentar que ainda não tenham sido esclarecidas?**

Inspector-Chefe Miguel Gonçalves - Penso que de alguma forma, com este contributo e com aquilo que falámos, já dei uma panorâmica da problemática dos assaltos aos postos de abastecimento de combustíveis.

**Anexo IX**  
**Modelo Entrevista nº7**

**Nome:**

**Cargo/ Função:**

**Data da Entrevista:**

1. Na sua opinião, a PSP deveria estar envolvida de alguma forma no planeamento e na implementação dos sistemas de protecção existentes nos postos de abastecimento de combustíveis?
2. Existe alguma medida ou algum sistema de protecção que considere mais eficaz e passível de existir em todos os postos de abastecimento de combustíveis?
3. Enquanto membro activo na implementação do Programa Abastecimento Seguro, este sistema (depois da sua implementação) revelou-se de alguma forma parcial ou totalmente ineficaz? Se sim, quais as razões de tal “fracasso” (refira por favor se tal se deve às características do sistema em si – operacionalidade/ manutenção/ custos –, às características dos autores dos crimes, às suas motivações, a alterações nos seus *modus operandi*, ou a outro tipo de motivos?)
4. Depois do Programa Abastecimento Seguro, foi pensado/ articulado com a PSP algum outro tipo de sistema de protecção?
5. A PSP tem um importante papel na prevenção e na intervenção aquando de crimes em postos de abastecimento de combustíveis. Considera que esse papel está a ser cumprido? Se não, indique porque tal não está a acontecer.
6. Qual é o papel da PSP na prevenção dos crimes de roubo ou furto em postos de abastecimento de combustíveis? (rondas diárias, patrulhas aleatórias, outras - quais?)
7. Que factores parecem influenciar mais este tipo de crime? (período nocturno, poucas pessoas no posto, poucos funcionários, dinheiro em caixa, baixas medidas de protecção)
8. Que outro tipo de entidades ou de medidas, que não apenas de protecção activa e passiva, pensa serem importantes para a prevenção da criminalidade que afecta os postos de abastecimento? (descreva por favor porquê)
9. Que outras considerações quer acrescentar que ainda não tenham sido esclarecidas?

**Anexo X**  
**Entrevista nº7**

**Nome:** Carlos Martins.

**Cargo/ Função:** Subintendente, a desempenhar funções de Chefe do Departamento de Comunicações e Electrónica da Polícia de Segurança Pública.

**Data da Entrevista:** 31 de Março de 2011.

**1. Aspirante Miguel Ribeiro – Na sua opinião, a PSP deveria estar envolvida de alguma forma no planeamento e na implementação dos sistemas de protecção existentes nos postos de abastecimento de combustíveis?**

Subintendente Carlos Martins – Logicamente que a PSP não pode impor aos vendedores ou aos revendedores a implementação de sistemas de protecção ou de auto-protecção, não é esse o papel. Logicamente para haver, institucionalmente e a um nível global padrões mínimos de segurança impostos a este tipo de estabelecimentos, logicamente que a PSP deveria estar envolvida nesse planeamento e nessa definição, agora não directamente e não havendo legislação que obrigue os postos de combustíveis a terem determinados sistemas de protecção, não cabe à PSP localmente, poderá aconselhar, não poderá nunca estar envolvida institucionalmente. É uma coisa que é completamente arbitrária.

As realidades dos postos de abastecimento de combustíveis são distintas. Existem os postos de combustíveis que são geridos pelas empresas e os postos de combustíveis geridos pelos revendedores e são quase como estabelecimentos comerciais particulares, a empresa petrolífera fornece o combustível mas a responsabilidade e a gestão do posto é destes. O posto compra o combustível à empresa e revende ao utilizador. São esses que nós vemos à beira da estrada, em meios mais pequenos, dentro das cidades. E esses não têm qualquer capacidade de controlar os mecanismos de segurança dentro desses postos. Portanto, nas petrolíferas que também têm postos de revenda de combustíveis, esses postos são controladíssimos, algumas delas (redes de combustíveis) têm controlos de segurança apertadíssimos e estudos muito bem-feitos.

Torna-se um pouco complicado haver um envolvimento ou mesmo planeamento nesta matéria, daí que, se houvesse este planeamento e esta obrigatoriedade, com certeza

que a PSP, a GNR, aliás, todas as forças de segurança teriam de ser ouvidas e teriam que estar activamente envolvidas na construção dessas regras.

**2. Aspirante Miguel Ribeiro – Existe alguma medida ou algum sistema de protecção que considere mais eficaz e passível de existir em todos os postos de abastecimento de combustíveis?**

Subintendente Carlos Martins – Neste tipo de criminalidade, o tipo de mecanismos mais eficazes são aqueles conselhos preventivos que são dados e que na maior parte das vezes não são cumpridos. Um exemplo mais concreto, uma grande discussão que houve e relativamente ao Programa Abastecimento Seguro, se deveria existir algum sinal exterior a dizer que os postos que aderiam estavam (quase a publicitar) ligados ao programa, e aquilo que se debatia na altura é que isso dava condições a qualquer individuo que pretendesse cometer um crime contra esse posto, portanto, colocá-lo de prevenção e dar-lhe alguns dados, basicamente que esse posto estava protegido e, portanto, permitindo-lhe que ele conscientemente arranjasse medidas de contornar esse tipo de protecção, e noutros casos, essa é a minha opinião, o facto de haver essa publicidade se tornar um efeito dissuasor. Acho que é o mais eficaz, e quem diz o Programa Abastecimento Seguro, é publicitar que o estabelecimento está equipado com cofre, não há muito dinheiro nas caixas, não ter os produtos expostos de uma forma aberta, principalmente, aqueles produtos mais apetecíveis, como o tabaco. Para além do dinheiro, se existir, dar ênfase ao facto de os estabelecimentos estarem equipados com sistemas de videovigilância, por exemplo, outro tipo de mecanismos contra intrusão, como o caso dos estabelecimentos que fecham à noite. Se é passível de existir em todos os postos, o próprio Programa Abastecimento Seguro tem a questão dos custos associados e que para alguns destes postos não é suportável.

**3. Aspirante Miguel Ribeiro – Enquanto membro activo na implementação do Programa Abastecimento Seguro, este sistema (depois da sua implementação) revelou-se de alguma forma parcial ou totalmente ineficaz? Se sim, quais as razões de tal “fracasso” (refira por favor se tal se deve às características do sistema em si – operacionalidade/ manutenção/ custos –, às características dos autores dos crimes, às suas motivações, a alterações nos seus *modus operandi*, ou a outro tipo de motivos?)**

Subintendente Carlos Martins – Como todos os sistemas de alarme, estes sistemas exigem que após ser dado o alerta (Programa Abastecimento Seguro), seja qual for a

situação, há um tempo de reacção que é incontornável, nós (PSP) não temos os nossos recursos junto dos locais que estão protegidos com estes sistemas. Há sempre um tempo de resposta que é obrigatório haver, que é aquele tempo entre o alarme e os recursos chegarem ao local, mas isso não faz dele um sistema ineficaz ou sem sucesso.

Concretamente, o sistema abastecimento seguro é operacional, não tenho nenhuma dúvida de que o é. Cai um pouco em descrédito, talvez pela sua má utilização. Aquilo que se verificou nos primeiros tempos era que as pessoas “abusavam” da utilização do sistema, em situações que não fosse haver um perigo eminente na altura. Durante a preparação deste projecto foi sempre referido e vincado que este tipo de sistema não estava vocacionado para as questões dos abastecimentos com fuga e não vinham resolver esse problema. Está sim vocacionado para crimes mais violentos. E, portanto, esta má utilização trouxe algum descrédito quer pela expectativa criada pelos utilizadores em relação a isto, que achavam que ter um sistema destes era o mesmo que ter o “favorecimento” das forças de segurança para situações que eles achavam que deviam ser revolvidas e que na maior parte da vezes não eram situações de criminalidade violenta ou grave e, as próprias forças de segurança a partir do momento em que passam a receber alarmes que não são alarmes que justifiquem a sua intervenção (forças de segurança) musculada e emergente. Obrigatoriamente passam eles próprios a ter um comportamento menos “acreditado”. Chegou-se a um ponto em que, ao receber um alarme, os elementos que estavam nos centros de gestão de recursos (de comunicações) ligavam primeiro para o local a confirmar o que se estava a passar para depois enviar os meios. Os recursos são finitos, e, portanto, estas situações foram corrigidas e são coisas que acontecem naturalmente e que não é possível ter um controlo sobre elas.

O sistema foi preparado e foi pensado, logicamente, para cerca de 2500 postos de combustíveis no País (foi o levantamento que se fez na altura), não na sua totalidade mas para uma grande maioria. O sistema acabou por só ter a adesão de 170 postos de combustíveis num universo de dois mil e tal. Neste universo e com um nível de crime cometido contra este tipo de estabelecimentos, percentualmente, a avaliação que se pode fazer é muito relativa. Logicamente, temos 170 postos com o programa abastecimento seguro montado e “n” situações reais que houve. Dificilmente se acertava com os postos que iam ser assaltados. Tendo um universo tão grande de postos não equipados com o sistema, qualquer potencial autor iria preferir os postos que não tivessem o programa abastecimento seguro, em que o risco é menor.

E depois, há também a questão dos custos. Aparentemente é caro. É um investimento que é feito uma vez, e por acaso na altura até foi dada a possibilidade de o mesmo ser pago em prestações.

Voltando à primeira questão, não havendo regras de implementação de sistemas de protecção obrigatórios, é deixado um pouco ao livre arbítrio de cada comerciante/fornecedor/ responsável pelo posto. É claro que assim, os custos pesam.

**4. Aspirante Miguel Ribeiro – Depois do Programa Abastecimento Seguro, foi pensado/ articulado com a PSP algum outro tipo de sistema de protecção?**

Subintendente Carlos Martins – A partir do momento em que saí do MAI, depois disso, houve a produção de um DVD de Boas Práticas e a sua distribuição. O DVD foi produzido e difundido gratuitamente por alguns proprietários dos postos de combustíveis.

**5. Aspirante Miguel Ribeiro – A PSP tem um importante papel na prevenção e na intervenção aquando de crimes em postos de abastecimento de combustíveis. Considera que esse papel está a ser cumprido? Se não, indique porque tal não está a acontecer.**

Subintendente Carlos Martins – Tem com certeza. Perfeitamente receptiva a isso, quer na prevenção activa, aquilo a que chamamos o patrulhamento normal, já que não se consegue ter um polícia em permanência em cada posto de combustíveis, quer na prevenção mais passiva com a disseminação de acções de formação. A vontade não pode ser só de um lado, tem de ser dos dois. Nem pode ser de outra maneira, e se alguém respondesse aqui que não, estaria ele próprio a cometer o crime de omissão de auxílio.

**6. Aspirante Miguel Ribeiro – Qual é o papel da PSP na prevenção dos crimes de roubo ou furto em postos de abastecimento de combustíveis? (rondas diárias, patrulhas aleatórias, outras - quais?)**

Subintendente Carlos Martins – A manutenção do patrulhamento, a atenção e a resposta em caso de necessidade. É a prevenção e a reacção. Uma prevenção mais activa e mais presencial, quer uma prevenção mais passiva e mais pedagógica. É esse o papel da PSP, não pode ser outro. Tem de haver vontade das duas partes, não pode haver só de uma. A questão da desmultiplicação da informação, as reuniões, a acção pedagógica. Só essa primeira fase não é fácil, não existe uma cultura de segurança enraizada, para nós as coisas

só são graves quando acontecem, não existe uma tendência natural e automatizada da prevenção do risco, em qualquer área, não é só nesta. Tem logo essa dificuldade à partida, provavelmente, ou teria de haver um trabalho a montante muito intenso junto dos alvos, um trabalho quase de pressão para que participassem, ou então, uma participação voluntária só por si é uma coisa quase inimaginável, quase de certeza absoluta que não aconteceria. A minha sensação é que não existe esse interesse, não há uma vontade, acham que é uma perda de tempo, é um pouco a “chover no molhado”.

**7. Aspirante Miguel Ribeiro – Que factores parecem influenciar mais este tipo de crime? (período nocturno, poucas pessoas no posto, poucos funcionários, dinheiro em caixa, baixas medidas de protecção)**

Subintendente Carlos Martins – A falta de dinheiro ou o dinheiro fácil. São os locais mais vulneráveis, são os períodos mais calmos, onde há menos resistência, e depois todos aqueles conceitos de segurança que não são seguidos, não são utilizados, as pessoas descuidam e fazem de si alvos fáceis. São esses os factores. Logicamente, a tal publicidade das medidas de protecção existentes, quanto a mim, são factores desmotivadores.

**8. Aspirante Miguel Ribeiro – Que outro tipo de entidades ou de medidas, que não apenas de protecção activa e passiva, pensa serem importantes para a prevenção da criminalidade que afecta os postos de abastecimento? (descreva por favor porquê)**

Subintendente Carlos Martins – Era importante que este tipo de estabelecimentos, à semelhança do que existe com tantos outros ramos de negócio, fossem obrigados a ter um mínimo de mecanismos de protecção, de segurança, não deixar isto ficar ao critério de cada posto. Existem empresas capazes de suportar determinado tipo de custos sobre este tipo de medidas, depois existem pequenas e microempresas, cujo volume de negócios é reduzido, o lucro gerado é mínimo, e não terão capacidade para suportar um determinado número. Tudo isto terá de ser analisado, tem de ser equacionado. Logicamente, um lucro de 1000€ num posto, num dia não vai ter em caixa 2000€. Mas devia existir estas regras, acho que isso era muito importante, e deveria existir algo a dizer qualquer coisa como: com esta estrutura, com esta dimensão exige-se que haja isto (sistemas de protecção) para a própria segurança do posto. É importante, também, existirem os grupos para a segurança dos postos de abastecimento de combustíveis (comissão), haver por parte dos grandes



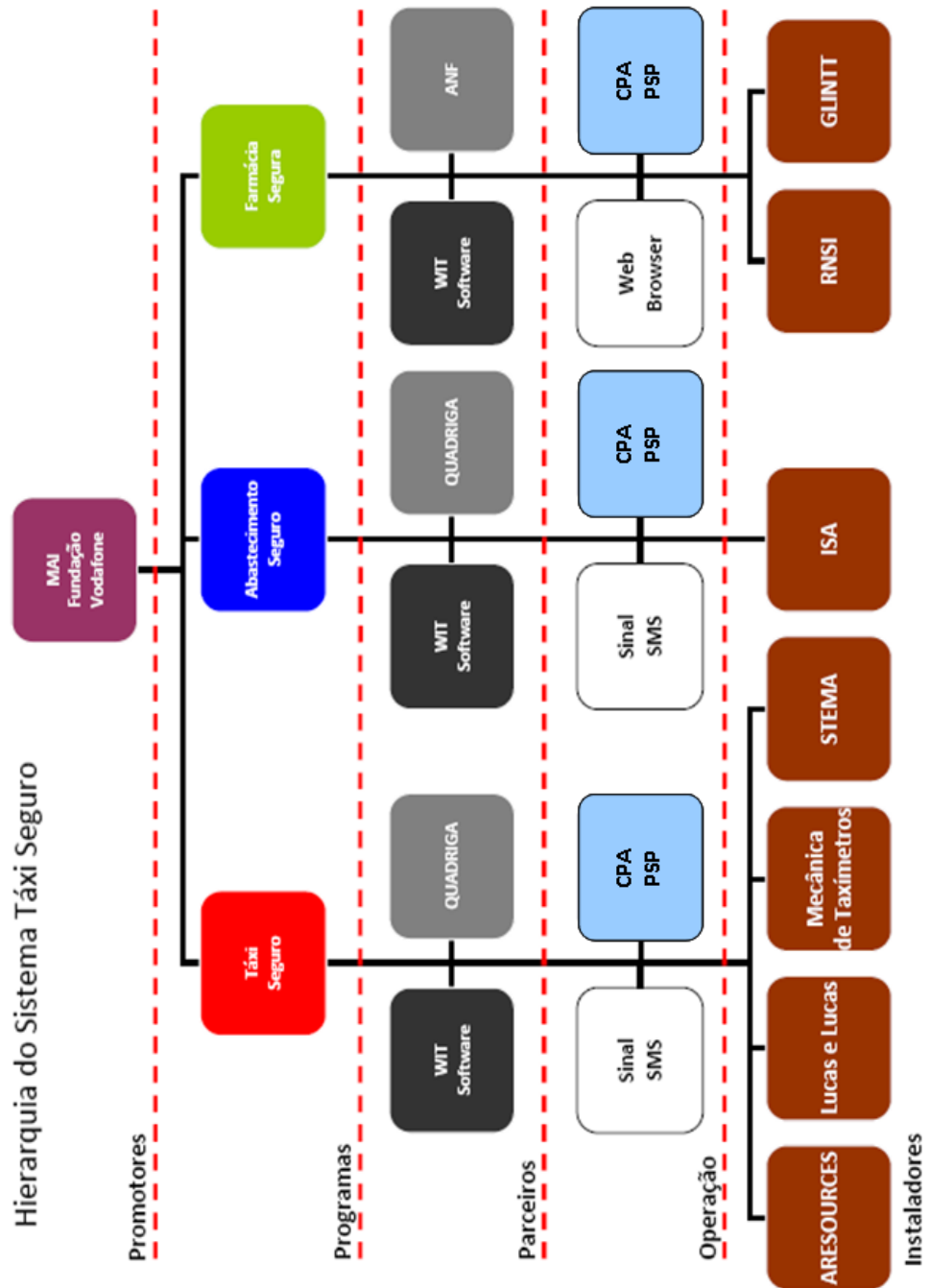
vendedores ou negociantes uma interacção mais próxima como fazem outro tipo de indústrias.

**9. Aspirante Miguel Ribeiro – Que outras considerações quer acrescentar que ainda não tenham sido esclarecidas?**

Subintendente Carlos Martins – Nada mais tenho a acrescentar.

## Anexo XI

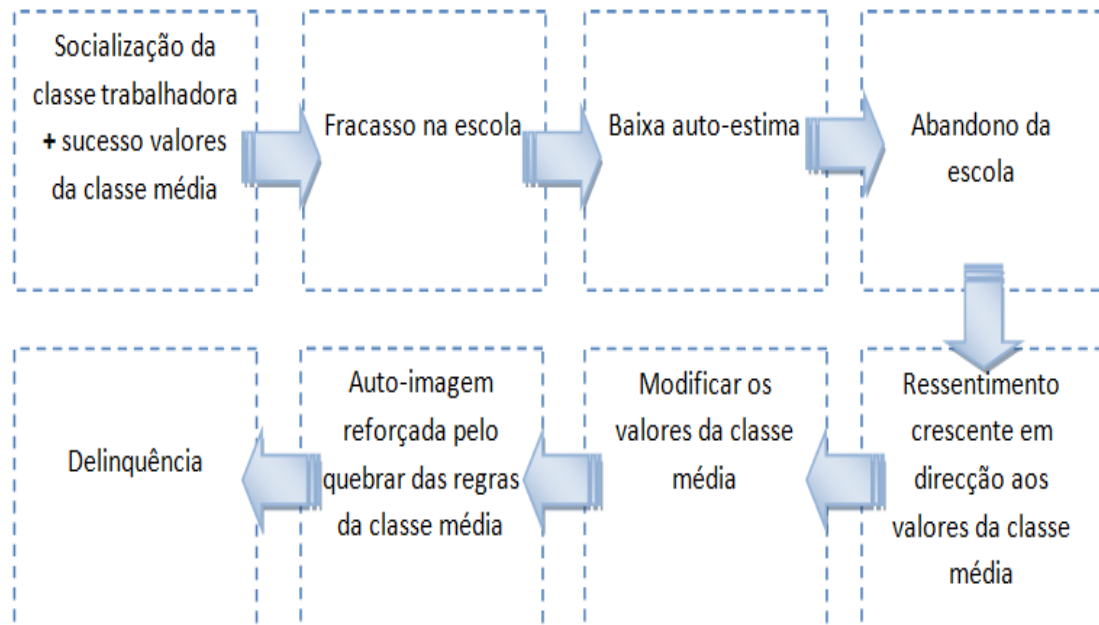
### Plataforma do Sistema Táxi Seguro



Fonte: DN/ PSP.

## Anexo XII

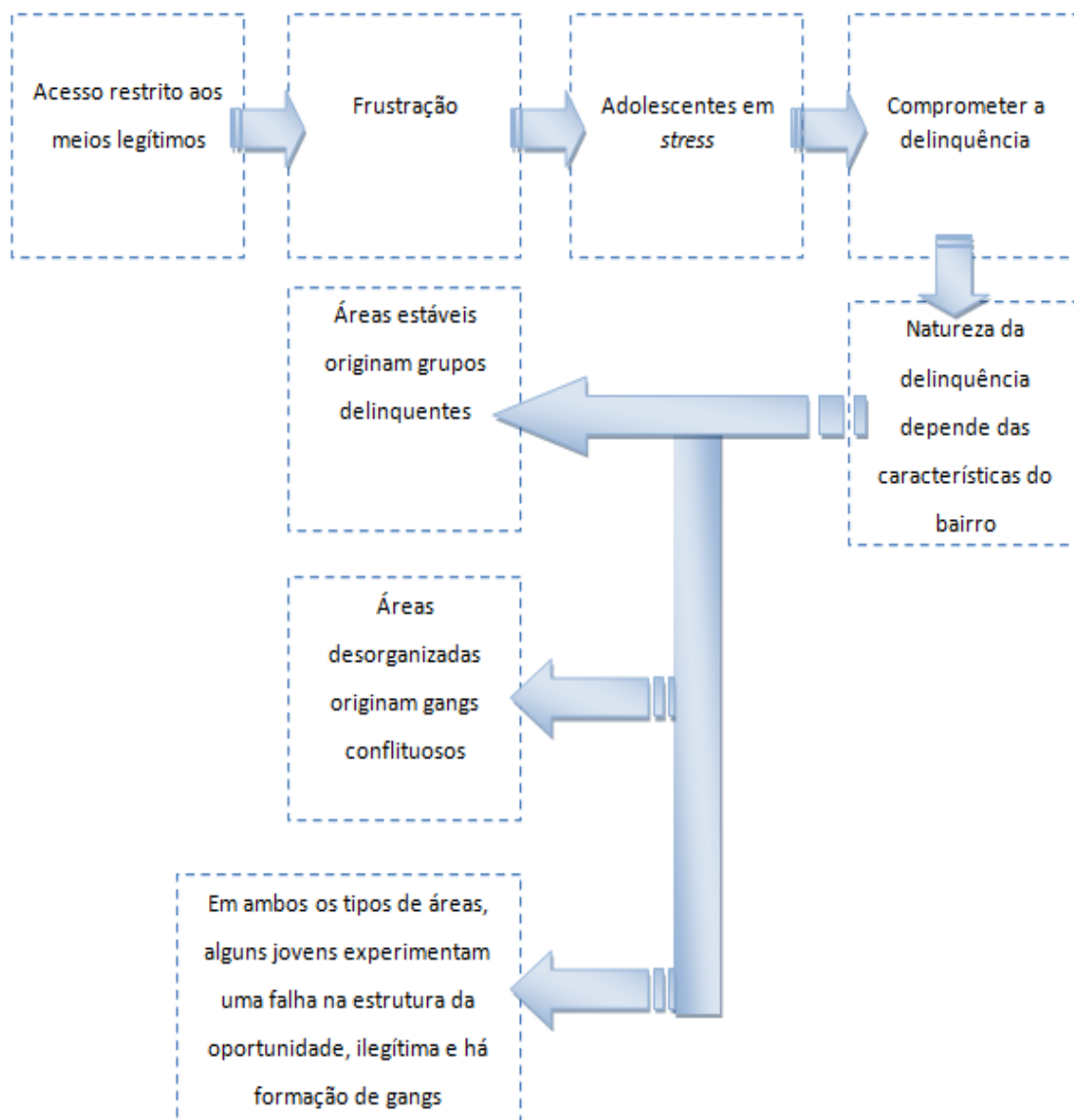
### Mapa da Teoria da Delinquência para Albert Cohen



Fonte: (Regoli *et al.*, 2010:194) – (tradução e representação feita por nós).

## Anexo XIII

### Mapa da Teoria da Delinquência para Richard Cloward e Lloyd Ohlin



Fonte: (Regoli et al., 2010:196) – (tradução e representação feita por nós).

## Anexo XIV

### Mapa da Teoria da Personalidade Anti-social para David Farrington



Fonte: (Farrington, 2008:78) – (tradução e representação feita por nós).

## Anexo XV

### Listagem de Contactos de Emergência a ter junto do operador num posto de abastecimento de combustíveis (exemplo da BP)



NOME DO POSTO \_\_\_\_\_

MORADA DO POSTO \_\_\_\_\_

TELEFONE DO POSTO \_\_\_\_\_

#### Telefones de Emergência

Bombeiros \_\_\_\_\_

Polícia \_\_\_\_\_

Telefone de emergência da BP \_\_\_\_\_

Encarregado do Posto \_\_\_\_\_

Centro de Informação Anti-Venenos **808 250 143** \_\_\_\_\_

#### Contactos de Emergência da BP

Chefe do departamento  
(só para situações muito graves) \_\_\_\_\_

Chefe de vendas \_\_\_\_\_

manutenção/mecânica \_\_\_\_\_

Terminal de abastecimento \_\_\_\_\_

#### Contactos de outros Serviços

Responsável de H.S.A  
(Higiene, Segurança e Ambiente) \_\_\_\_\_

Gabinete de Imprensa da BP Portuguesa \_\_\_\_\_

Empreiteiro \_\_\_\_\_

Fornecedor do alarme \_\_\_\_\_

Companhia de Seguros \_\_\_\_\_

Electricista \_\_\_\_\_

Hospital local \_\_\_\_\_

**112** Número Nacional de Socorro

## Anexo XVI

### Contrato de Adesão do Programa Abastecimento Seguro

#### SISTEMA ABASTECIMENTO SEGURO

##### Contrato de Adesão

Considerando que:

1. A criminalidade exercida sobre postos de abastecimento é uma realidade que urge conter e combater;
2. A detecção e reacção operacional rápidas a este tipo de crime podem em muito ser beneficiadas com a criação de um sistema de recepção de alarmes através das potencialidades das telecomunicações móveis;
3. A conjugação de esforços por parte das entidades públicas e privadas, poderá permitir uma melhoria substancial no que respeita à segurança dos funcionários dos diversos postos de abastecimento, à prevenção criminal e à capacidade de reacção das forças de segurança;
4. O Ministério da Administração Interna (MAI) e a Fundação Vodafone Portugal, acordaram em desenvolver um projecto piloto, que permitiu testar o Sistema Abastecimento Seguro em todas as suas funcionalidades, envolvendo um número inicial de postos de abastecimento;
5. É de grande importância o papel das associações no desenvolvimento do projecto, de forma a assegurar a sensibilização e a adesão dos proprietários, gestores e outros profissionais, em particular quanto à definição do universo de postos de abastecimento e à formação.
6. As condições de adesão ao Sistema Abastecimento Seguro são:
  - 1- O presente contrato é válido pelo período de dois anos, a contar da data da sua assinatura, sendo automaticamente renovado por períodos de um ano, em iguais condições, se nenhuma das partes nada disser, não o denunciar ou não ocorrer justa causa de rescisão.
  - 2- Ao aderente, cabe o pagamento de 100% do custo respeitante à aquisição e à instalação do equipamento necessário ao funcionamento do serviço Abastecimento Seguro, bem como um valor fixo mensal respeitante às Comunicações e Manutenção necessárias ao bom funcionamento do serviço, de acordo com o seguinte quadro e modalidades de pagamento:

Componente	Opção Pronto Pagamento	Opção 3 Prestações
Sistema de Telemetria	€ 355,0	€ 118,3
Botão Pânico Fixo	€ 20,0	€ 6,7
Botão Pânico Móvel	€ 30,0	€ 10,0
Custo Instalação	€ 150,0	€ 50,0
Comunicações + Manutenção e Assistência	Valor Mensal: € 9,6	

Aos valores acima indicados acresce IVA à taxa legal em vigor.



- 3- O pagamento será efectuado após a instalação do sistema. O custo referente ao equipamento pode ser pago a pronto pagamento ou através de 3 prestações.
- 4- A Vodafone será a entidade responsável pela cobrança dos respectivos valores.
- 5- A instalação do equipamento só pode ser efectuada por entidade certificada e indicada pela ISA (entidade responsável pelos equipamentos a instalar), que será efectuada no dia e hora indicada.
- 6- O MAI e a Fundação Vodafone Portugal asseguram que a entidade responsável pelos equipamentos a instalar, ou outra que esta indique, garante o nível de serviço adequado na resolução de avarias e situações similares.
- 7- A formação necessária ao adquirente para a utilização do serviço Abastecimento Seguro é suportada pelo M.A.I. e será prestada em local e hora a designar, por este ou pela entidade formadora para o efeito credenciada.
- 8- O aderente obriga-se, durante a utilização do serviço Abastecimento Seguro, a não o utilizar ou deixar utilizar por terceiros, para qualquer fim contrário à lei e aos objectivos do serviço, incorrendo na obrigação indemnizar o M.A.I., caso tal não se verifique.
- 9- É garantido ao MAI o acesso ao equipamento utilizado pelo aderente para verificação da sua correcta e adequada instalação, utilização e manutenção, bem como para comprovação da origem de perturbações na prestação do serviço Abastecimento Seguro.
- 10- O aderente é responsável pelo material e equipamento, sendo-lhe expressamente proibido a realização de trabalhos de instalação, modificação e inutilização ou utilização negligente dos equipamentos.
- 11- Como utilização negligente serão consideradas as seguintes situações ou outras análogas: Botões de pânico extraviados, colocação do aparelho em locais não apropriados tais como fontes de calor, zonas sujeitas a contacto com líquidos ou ácidos, entre outras.
- 12- O Abastecimento Seguro é um sistema de alarme para situações de emergência que requeiram a imediata presença e intervenção das forças de segurança e não deve ser utilizado com qualquer outra finalidade. O aderente só deve accionar o sistema em casos em que exista ameaça, perigo concreto ou fortes indícios de que este pode ocorrer contra si, o pessoal, os utentes ou o património do posto de abastecimento.
- 13- No caso de violação pelo aderente do disposto nas cláusulas 8 a 11, o MAI, mediante comunicação efectuada com uma antecedência mínima de 48 horas, pode suspender a prestação do serviço, sem prejuízo da responsabilidade civil pelos danos causados.
- 14- Em caso de furto ou roubo do equipamento, o aderente deverá participar, de imediato, a ocorrência às autoridades policiais competentes. Deverá ainda ser solicitado ao MAI,



através do número de telefone a indicar, o cancelamento do cartão de telecomunicações (cartão SIM), ficando o aderente responsável por quaisquer consequências resultantes do não cumprimento desse dever.

- 15- O incumprimento, por qualquer das partes, das obrigações constantes no presente acordo, confere à outra parte o direito à respectiva resolução, que deverá ser notificada à parte faltosa, mediante carta registada com aviso de receção, e operando automaticamente a partir da receção.
- 16- O aderente não se opõe e aceita que todos os dados relativos ao presente acordo sejam comunicados ao M.A.I. e à Fundação Vodafone Portugal, enquanto entidades responsáveis e titulares dos direitos relativos ao Sistema Abastecimento Seguro.
- 17- Para todas as questões emergentes do presente Acordo, designadamente a interpretação, a integração de lacunas e a resolução de diferendos, fica estabelecido o foro da Comarca do Porto, com expressa renúncia a qualquer outro.

***Assim, declaro aceitar as condições atrás referidas, aderindo ao Projecto Abastecimento Seguro, fornecendo, para isso, os dados pessoais que me são solicitados e preenchendo a Nota de Encomenda:***

Entidade: \_\_\_\_\_

Identificação do proprietário(s): \_\_\_\_\_

Número(s) BI: \_\_\_\_\_ emitido em \_\_\_\_ de \_\_\_\_ de \_\_\_\_ , pelo \_\_\_\_\_

Número de Identificação Fiscal: \_\_\_\_\_

Morada \_\_\_\_\_

Código Postal: \_\_\_\_ - \_\_\_\_ Localidade: \_\_\_\_\_

Assinatura(s) \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Data da Assinatura: \_\_\_\_\_

Os dados recolhidos neste Acordo são de fornecimento obrigatório e serão processados automaticamente na Aplicação "Abastecimento Seguro". Nos termos da Lei n.º 67/98, de 26 de Outubro, e da Lei n.º 69/98, de 28 de Outubro, é garantido ao aderente o direito de acesso aos dados que lhe digam directamente respeito, podendo solicitar a sua correcção ou aditamento, devendo para o efeito contactar o MAI.

Fonte: ANAREC.

## Relatório de Identificação de Suspeitos (exemplo da BP)

### Características principais

Tipo de arma utilizada			
			
revólver de cano comprido	revólver de cano curto	pistola automática	pequena pistola automática
  Espingarda com culatra Espingarda de repetição		   caçadeira automática caçadeira 2 canos caçadeira 1 cano	

Dê o original deste relatório à Polícia e entregue a cópia ao Responsável do Posto

## **Anexo XVIII**

### **Nota de esclarecimento sobre os meios de pagamento**

Os pagamentos efectuados através dos terminais de pagamento automático Multibanco (TPA-MB) permite aos titulares de cartões bancários realizar essa transacção de forma segura, e juntamente receberem um comprovativo dessa transacção.

Os TPA-MB estão tecnicamente preparados para aceitar operações de montantes inferiores a 5,00€. Contudo, os comerciantes não são obrigados a aceitar pagamentos através de cartões bancários, mesmo nos casos em que tenham contratado a aceitação dos mesmos. No entanto, é de esperar que o façam normalmente, dado que, regra geral, há um compromisso contratual nesse sentido relativamente aos cartões que contrataram aceitar e cujos logótipos identificadores estejam afixados nos estabelecimentos<sup>74</sup>.

Em Portugal, os pagamentos efectuados com notas e moedas em euros não podem ser recusados, porque se trata de uma imposição legal. Com efeito, não existe qualquer disposição legal expressa que imponha a aceitação de cartões bancários como meio de pagamento. Por outro lado, também não existe disposição legal expressa que permita recusar o pagamento através de cartões bancários.

Assim, a aceitação do pagamento através de cartões bancários é uma decisão que fica ao critério de cada comerciante. A Lei não fixa quaisquer limites, mínimos ou máximos, para que o comerciante possa recusar ou seja obrigado a aceitar o pagamento por cartão.

Portanto, é importante que o comerciante, que celebrou o contrato para a aceitação de cartões de determinadas marcas, assinale a possibilidade dessa forma de pagamento e informe os titulares de qualquer restrição, para que estes saibam antecipadamente se podem ou não efectuar o pagamento com o cartão bancário, em particular se o pagamento for de baixo valor.

A cobrança por meio de cartão permite, ainda, evitar as dificuldades de trocos, os riscos de não pagamento, perigos de extravio e furtos ou roubos de dinheiro.

---

<sup>74</sup> Vide lugar na internet: <http://www.bportugal.pt> – Caderno nº 6 do Banco de Portugal: Cartões Bancários.

## **Anexo XIX**

### **Nota de referência sobre os combustíveis em Portugal**

O sector dos combustíveis é, por si só, um sector muito complexo. Esta complexidade deve-se aos incalculáveis meios humanos e materiais que envolve, desde a descoberta da matéria-prima à colocação de combustível no depósito do veículo.

A venda de combustíveis é actualmente uma realidade diferente da que era há um século atrás (princípios século XX). Quando a gasolina começou a ser comercializada, era vendida em baldes (SENAC, 2008), e os funcionários ou os donos dos postos utilizavam um balde e um funil para abastecer os veículos da época. Face às exigências e perspectivas do mercado de trabalho, passou-se dos baldes às bombas à manivela e hoje às actuais bombas automáticas.

O objectivo dos postos de abastecimento de combustíveis é a satisfação do cliente. Por isso, desenvolveram-se os postos de modo a atrair o maior número de clientes possíveis, o que representou uma mudança de postura deste sector. O simples posto de combustível passa a ter nas suas instalações uma panóplia de serviços, lojas de conveniência e espaços de lazer, tudo isto, para atrair novos clientes, agradar aos antigos e promover iniciativas face à concorrência.

Em Portugal, existem várias redes de combustíveis, nomeadamente, GALP, BP, CEPSA/ TOTAL, REPSOL, e um leque alargado de redes independentes, ou redes associadas às grandes superfícies comerciais, como é o caso da rede PRIO. A tabela seguinte representa o número total de postos em Portugal, no primeiro trimestre de 2010.

<b>Rede de Combustíveis</b>	<b>Total de postos</b>
GALP	789
BP	314
REPSOL	407
CEPSA/ TOTAL	246
Independentes	650
Supermercados	167
<b>Total</b>	<b>2573</b>

Fonte: APETRO.

## Anexo XX

### Medidas de Prevenção Passiva em caso de assalto

#### Antes de um assalto:

**Quantias baixas em caixa** - nunca ter quantias avultadas em caixa, devendo proceder a depósitos frequentes em lugar seguro.

**Não andar armado** – o porte de uma arma pelo funcionário/ operador só servirá para enervar e enfurecer o assaltante.

**Colaborar com as autoridades** – informar as autoridades policiais da área sempre que necessário, do horário de funcionamento do posto e solicitar patrulhamento regular.



Fonte: ANAREC.

**Portas fechadas** - fechar sempre a porta do gabinete ou do abrigo e quando tiver que sair, deve levar as chaves.

**Iluminação** - iluminar fortemente as instalações para afastar quem gosta de trabalhar no escuro.

#### Durante um assalto:

**Não oferecer resistência** - em caso de assalto não deve oferecer resistência, só servirá para o assaltante se tornar mais agressivo.

**Não recusar as ordens dos assaltantes** - deve acatar as ordens dos assaltantes e não deve efectuar gestos bruscos, tentando manter sempre a calma.

**Observar meticulosamente os assaltantes** - “sem dar nas vistas” deve fixar alguns pormenores dos assaltantes, nomeadamente, vestuário, calçado, sinais particulares no rosto ou nos membros, cor do cabelo, estatura, sexo, idade aproximada, tipo de pronúncia ou sotaque, armas utilizadas, etc.).



Fonte: ANAREC.

## **Após um assalto:**

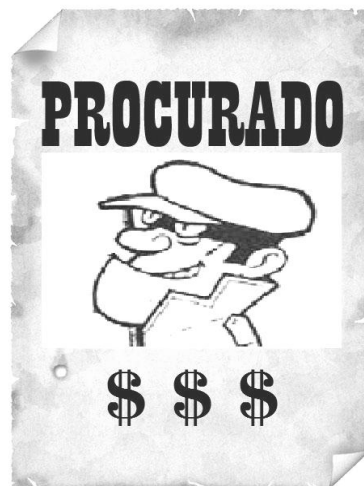
**Anotar a matrícula do veículo** – deve registar além da matrícula, a cor e o modelo do veículo dos assaltantes e a direcção que tomaram na fuga.

**Contactar a polícia** – contacte as autoridades policiais da área o mais breve enquanto aguarda, deve preservar o local do crime, evitando que alguém se aproxime do mesmo.

**Avisar os postos mais próximos** - oportunamente, avisar e prevenir os postos mais próximos.

**Contactar a gerência** – telefonar ao proprietário ou gerente do posto de abastecimento a comunicar do assalto.

**Tomar notas dos pormenores do assalto**<sup>75</sup> - registar a hora da ocorrência, duração desta, quantia roubada, etc.).



Fonte: elaborado por nós.

---

<sup>75</sup> Deve ser elaborado, por exemplo, um Relatório de Identificação de Suspeitos – Vide anexo XVII.